

145

I-23

P-03

N^o 7102

MINISTÉRIO DA GUERRA

F.E.B. - 1a.D.I.E.

92 B.E.

1313
30

RELATÓRIO DAS OPERAÇÕES REALIZADAS PELO

92 BATALHÃO DE ENGENHARIA

NA

CAMPAÑA DE ITALIA

-0-

I N D I C E

A S S U N T O

folha

1.	Organização do 9º Btl. de Engenharia	1 a 10
1.1	- Creação do Batalhão	1
1.2	- Tipo	1
1.3	- Adaptação ao novo tipo	1
1.4	- Deslocamentos no BRASIL	4
1.5	- Embarque para a ITALIA	4
1.6	- Primeiros estacionamentos na ITALIA	6
1.7	- Instrução	6
2.	As operações do 1º escalão do 9º B.E.	11 a 18
2.1	- As primeiras missões	11
2.2	- Com o V Exército	11
2.3	- Com o COMBAT TEAM brasileiro	12
2.3.a	- Operações de CAMAIONE	12
2.3.b	- Outras operações	15
2.4	- Retorno ao 9º B.E.	17
2.5	- Resumo numérico dos trabalhos	17
2.6	- Baixas	18
3.	No front de BOLOGNA (Novº de 1944)	19 a 26
3.1	- Deslocamento do B.E.	19
3.2	- Emprego da Engenharia	19
3.3	- Missão da Divisão	20

A S S U N T O

folha

3.4	- Missão da Engenharia	21
3.5	- Trabalhos do Batalhão	21
3.6	- Baixas	22
3.7	- Primeiro ataque a MONTE CASTELLO	22
3.8	- Missão da Engenharia	23
3.9	- Trabalhos executados	24
3.10	- Baixas	25
3.11	- Resumo numérico dos trabalhos (Nov?)	26
3.12	- Baixas	26
4.	No front de BOLOGNA (1 a 12-XII-44)	27 a 30
4.1	- Reorganização do dispositivo	27
4.2	- Missão da Engenharia	27
4.3	- Trabalhos da Engenharia nesta fase	27
4.4	- Segundo ataque a MONTE CASTELLO	28
4.5	- Missão da Engenharia	28
4.6	- Emprêgo da Engenharia	29
5	No front de BOLOGNA (13 a 31-XII-44)	31 a 36
5.1	- Reorganização do dispositivo e missão da Divisão	31
5.2	- Novos limites da Divisão	31
5.3	- Missão da Engenharia. Seu emprêgo	31
5.3.a	- Manutenção das estradas	31
5.3.b	- O plano de remoção de neve	32
5.3.c	- Os primeiros campos de minas lançados	32

A S S U N T O

Folha *Alfonso*

5.3.d	- Seção de Manutenção e abastecimento d'água	33
5.3.e	- Plano de destruições	33
5.4	- Resumo da atuação do B.E.	34
5.5	- Resumo numérico dos trabalhos (Dez 44)	35
5.6	- Baixas	36
6.	No front de BOLOGNA (12 a 31-I-45)	37 a 43
6.1	- Período defensivo num inverno rigoroso	37
6.2	- As Ordens de operações e os Boletins de informações	38
6.3	- Emprego da Engenharia	39
6.3.a	- Resumo	39
6.3.b	- Detalhes	39
6.4.	- Resumo numérico dos trabalhos realizados (Janeiro 45)	42
6.5	- Baixas	43
7.	No front de BOLOGNA (12 a 17-II-45)	44 e 45
7.1	- Continuação da situação defensiva	44
7.2	- Instrução de minas e destruições	44
7.3	- Emprego da Engenharia (resumo)	45
8.	No front de BOLOGNA. O 3º e ultimo ataque a MONTE CASTELLO (18 a 28-II-45)	46 a 63
8.1	- O plano ENCORE	46

A S S U N T O

Folha

8.2	- A O.G.O.nº 20 de 18-II-45, da D.I.E., pa- ragrafo ENGENHARIA	46
8.3	- Trabalhos executados antes do ataque	47
8.4	- Tomada do dispositivo	49
8.5	- Trabalhos executados durante o ataque	50
8.6	- Trabalhos executados após o ataque	52
8.7	- Baixas	52
8.8	- Detalhes dos trabalhos realizados pelo 9ºB.E. no eixo principal do ataque	53
8.9	- Preparo das posições conquistadas para prosseguimento da ofensiva	60
8.10	- Resumo numérico dos trabalhos realizados (Fevereiro de 1945)	61
8.11	- Baixas	62
8.12	- Prisioneiro	63
9.	Ataques a ROCCA PITIGLIANA E SANTA MARIA VILLIANA (1º a 3-III-45)	64 a 77
9.1	- O plano ENCORE (fase B)	64
9.2	- Missão da D.I.E.	64
9.3	- Missão da Engenharia	64
9.4	- Emprego da Engenharia	65
9.4.a	- As ordens particulares do B.E.	65
9.4.b	- Localização dos P.C.	66
9.4.d	- Atuação da Engenharia. Partes de combate	67
9.4.d	- Missão eventual, extra	77
9.5	- Baixas	77

A S U N T O

Folha *100*

10.	Ataques a SOPRASSASSO - CASTELNUOVO	
	(4 a 10 de Março-45)	78 a 87
10.1	- O plano ENCORE (fase C)	78
10.2	- Missão da D.I.E.	79
10.3	- Missão da Engenharia	79
10.4	- O emprêgo da Engenharia	
10.4.a	- As ordens particulares ao B.E.	79
10.4.b	- Localização dos P.C.	80
10.4.c	- A atuação da ENGENHARIA	81
10.5	- Observações sôbre o emprêgo da ENGENHARIA no acompanhamento à INFANTARIA	85
10.6	- Baixas	87
10.7	- Prisioneiros	87
11.	Periodo de estabilização no flanco W do IV CORPO	
	(11 a 31 de Março de 1945)	88 a 93
11.1	- A missão da D.I.E.	88
11.2	- A missão da ENGENHARIA	88
11.3	- Localização dos P.C.	90
11.4	- Trabalhos executados pela ENGENHARIA	90
11.5	- Resumo numérico dos trabalhos executados em Março de 1945)	92
11.6	- Baixas	93
12.	Preparativos para a ofensiva da primavera	
	(1º a 13 de Abril de 1945)	94

Folha *John*
Costa

A S S U N T O

12.1	- Continuação da defensiva. Preparativos feitos	94
12.2	- A Engenharia	94
13.	A ofensiva da primavera (14 a 30-IV)	95 a 109
13.1	- Os planos para a ofensiva	95
13.2	- Missão da D.I.E.	95
13.3	- Emprêgo da Engenharia	95
13.3.a	- A O.G.O. nº 33, da D.I.E., e seguintes	96
13.3.b	- A O.G.O. nº 37, da D.I.E.	98
13.3.c	- A.O.G.O. nº 38, da D.I.E.	100
13.3.d	- Observações sobre a atuação da Eng.	100
13.3.e	- Evolução das operações após MONTESE	105
13.4	- Resumo numérico dos trabalhos (Abril)	107
13.5	- Baixas	109
13.6	- Prisioneiros	109
14.	A fase final da guerra (1 a 9-V)	110 a 112
14.1	- O inimigo	110
14.2	- A Missão da D.I.E.	110
14.3	- A missão da Engenharia	111
14.4	- Deslocamentos	112
15.	O período imediato ao fim da guerra (9-V a 3-VI)	113 a 117
15.1	- Missão da D.I.E.	1 13

A S S U N T O S

Folha

15.2	- Missão da Engenharia	113
15.3	- Trabalhos realizados	114
15.4	- Deslocamentos	116
15.5	- Resumo numérico dos trabalhos(Maio)	116
16.	O periodo final do B.E. na Italia. Seu regresso ao Brasil (12-VI a 25-VII)	118 a 120
16.1	- O deslocamento para FRANCOLISE	118
16.2	- Os trabalhos realizados em Franco-lise	119
16.3	- Recolhimento de viaturas	120
16.4	- Regresso ao BRASIL	120
17	Resumo geral dos trabalhos realizados pelo B.E., na F.E.B.	121

A N E X O S

1. Resumo histórico das operações e cartas das regiões em as ^{mes-}mas tiveram lugar
2. Quatro albuns fotograficos.

- o - o - o - o - o -

NOTA IMPORTANTE: CARTAS !.. Consultar o anexo 1.

1. ORGANIZAÇÃO DO 92 BATALHÃO DE ENGENHARIA

1.1 CRIAÇÃO DO BATALHÃO

A 7 de Novembro de 1942 organizava-se no RIO DE JANEIRO o 92 Batalhão de Engenharia que dias após seguia para sua sede em AQUIDAUANA no estado de MATTO GROSSO.

1.2 TIPO

Em 24 de Novembro de 1943 foi o mesmo designado como sendo a unidade de ENGENHARIA que deveria integrar a 1a. DIVISÃO DE INFANTARIA da FÔRÇA EXPEDICIONARIA BRASILEIRA. Iniciou-se então a adaptação de seus efetivos aos efetivos de um B.E. divisionário da organização norte americana, que, em linhas gerais, era a seguinte:

Comando e Estado Maior

Cia. de Comando e Serviços

Destacamento de Saúde

3 Cias. de Engenharia

1.3 ADAPTAÇÃO AO NOVO TIPO

A transformação da unidade, do tipo até então mais ou menos clássico na organização brasileira - semelhante ao francês -, trabalhando com material antiquado, com uma instrução militar de combate MINIMA, com uma instrução de Engenharia de combate deficientíssima em face da absoluta inexistência de qualquer espécie de material surgido na presente guerra (minas, busitraps, equipamento mecânico especializado, material de transposição de cursos d'água), trouxe uma série de dificuldades e contratempos.

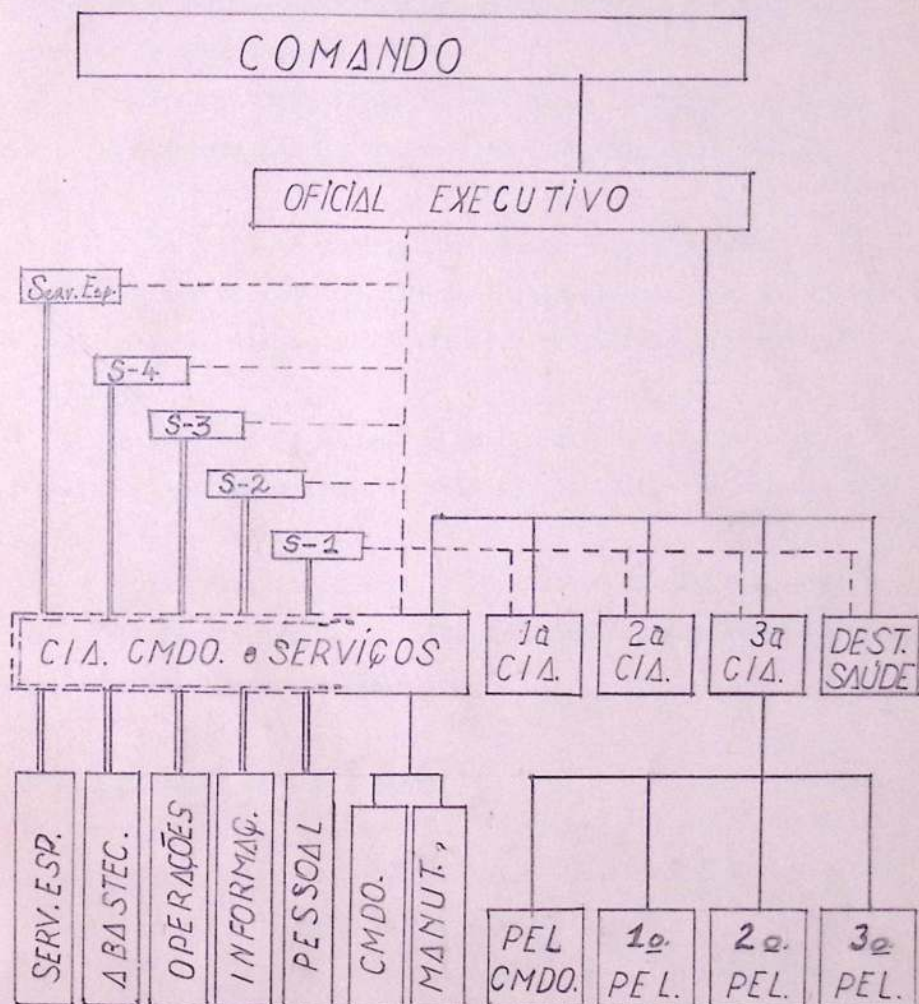
Entre eles:

- a inexistência nos primeiros meses de sua nova fase de material que permitisse uma eficiente instrução do soldado, na maioria TEÓRICAMENTE APTO, por já ser reservista;
- a falta de conhecimento dos próprios quadros (oficiais 70% e praças 100%) do material com que iriam trabalhar;
- a inexistência de regulamentos de Engenharia, modernos, em português, que pudessem ser utilizados;
- o grande número de funções especializadas e a grande falta de especialistas, muito principalmente para o emprego de material mecanizado;
- a contínua chegada de elementos convocados ao Batalhão (até as vésperas do embarque dos 2º e 3º escalão do B.E. foram incluídos novos elementos no Btl. para re-completamento do seu efetivo);
- a falta de instalações apropriadas.

A pesar de tudo, foi porém o B.E. se formando, completando seus novos quadros, recebendo aos poucos material com que pudesse ministrar uma instrução ao homem, de modo a familiarizá-lo com os novos meios com que iria trabalhar e combater.

Em meados de Abril de 1944 já estava o B.E. enquadrado em sua nova forma e organizado como segue, dentro da 1ª Divisão de Infantaria da Força Expedicionária Brasileira:

Johnson
C. J. M. S.



comando

canais de controle

elementos do Estado Maior

controle administrativo

1.4 DESLOCAMENTOS NO BRASIL

Em fins de Fevereiro de 1944, deslocou-se o B.E. para sua sede provisória de TRÊS RIOS, estado do RIO DE JANEIRO, onde deveria completar sua organização, seus efetivos e iniciar a instrução de seus homens.

Quando em TRÊS RIOS, foi designado o oficial de Engenharia que deveria comandá-lo, o então TEN.CEL. JOSÉ MACHADO LOPES.

Nessa sede provisória permaneceu completo até 29-V-44, e com menos uma Cia. de Engenharia e elementos da Cia. de Serviço que haviam embarcado com o primeiro Grupamento Tático, até 29-VIII-44.

A 29-VI-44 deslocava-se para o RIO DE JANEIRO afim de integrar o Primeiro Grupamento Tático, a 1a. Cia. e elementos da Cia. de Cmdo. e Serviços.

A 3-VIII-44 deslocava-se para o RIO DE JANEIRO, aquartelando na VILLA MILITAR, o restante do Batalhão. Ahi deveriam aguardar o embarque para a ITALIA.

1.5 EMBARQUE PARA A ITALIA

Para fins de embarque para além mar foi o B.E. dividido em três escalões, que tiveram a seguinte constituição:

1º escalão - 1a.Cia. de Engenharia

Seção de Manutenção (da Cia.Cmdo.)

Seção de Abastecimentos (da Cia.Cmdo.)

2º escalão - 2a. Cia. de Engenharia

Seção de Operações (da Cia.Cmdo.)

Elementos diversos (da Cia. Cmdo.)

3º escalão - 3a. Cia. de Engenharia

Seção de informações (da Cia. Cmdo.)

Seção de pessoal (da Cia. Cmdo.)

Elementos diversos (restante da Cia.Cmdo.)

O primeiro escalão do B.E. deveria integrar, como o fez, o grupamento tático GEN.ZENÓBIO. O Embarque desse escalão, de TRÊS RIOS para o RIO DE JANEIRO foi feito apressadamente, e quando o B.E. ainda se achava empenhado no completamento definitivo de seus efetivos.

A 2 de Julho de 1944 embarcava êsse escalão no navio transporte norte americano "GENERAL W.A.MANN" que conduzia para a ITALIA o primeiro "COMBAT TEAM" brasileiro. A chegada a Napo-les deu-se a 17 do mesmo mez.

Os 2º e 3ºs. escalões do B.E., que haviam se deslocado juntamente para o RIO DE JANEIRO a 3-VIII-44, aquartelando na VILLA MILITAR, continuaram em seu novo estacionamento a instrução da tropa e os recompletamento e ajuste de seus efetivos. A 20 de Setembro de 1944 teve inicio o embarque desses escalões nos navios transportes norte americanos "General MEIGHS" e "General W.A.MANN", que, fortemente escoltados, largaram do porto do RIO DE JANEIRO A 22 do mesmo mez, chegando a seu destino, NAPOLES, na manhã de 6 de Setembro de 1945. A 9 de Outubro es-ses escalões deslocavam-se para LIVORNO em embarcações LCI, e dali para PISA, na manhã de 12 do mesmo mez. Durante os dois dias

nas L.C.I., cerca de 95% dos nossos homens enjoaram, chegando a PISA em grande estado de prestação. Dois dias em terra firme foram porém suficientes para sua volta "a forma".

1.6 PRIMEIROS ESTACIONAMENTOS NA ITALIA

Na ITALIA os primeiros estacionamentos da Engenharia foram os seguintes:

1º escalão - BAGNOLI, provincia de NAPOLES, de 17-VII a 5-VIII

- TARQUINIA, de 5-VIII a 19-VIII

- VADA, de 19-VIII a 4-IX.

2º escalão - TERNUTA DI S.ROSSORE, próximo a PISA, de 12-X a 9-XI, quando iniciou seu deslocamento para SUVIANA, provincia de BOLOGNA.

1.7 INSTRUÇÃO

Durante o tempo em que o Batalhão esteve acantonado em TRÊS RIOS, suas atividades foram dirigidas para uma instrução e treinamento intensivos, que continuaram na VILLA MILITAR, tendo em vista os preparativos para um melhor desempenho de sua missão em além mar.

Este esforço, entretanto, como já foi dito, era continuamente prejudicado.

A ENGENHARIA, mesmo a divisionária, é constituída na sua grande maioria por elementos especializados. Além dos mineiros que tão importante papel desempenharam na campanha facilitando a ação da Infantaria, cuja formação e especialização pode-se

fazer em cursos rápidos, intensivos, de pequena duração, QUANDO SE DISPÕE DE MATERIAL, existem ainda os motoristas, tratoristas, operadores de compressores e guindastes, operadores de bombas d'água, grupos eletrogêneos, unidades de banho, unidades de purificação de água, os mecânicos de automovel, de trator, os eletricitistas, fotógrafos, carpinteiros, etc.. É impossível considerar um efetivo numérico para um B.E. e completá-lo dentro desse critério. Ha necessidade de considerar um efetivo de homens especializados para que a unidade seja organizada com especialistas, facilitando desse modo a instrução e em consequência, tornando possível o seu emprêgo imediato com certeza de êxito.

A instrução ministrada no BRASIL, mesmo prejudicada pelos diversos fatores já expostos, foi muito util. Sentia-se porém necessidade de completá-la, o que foi feito na ITALIA, em curto periodo de treinamento, chamado, segundo expressão do próprio americano, " adaptação aos métodos modernos de trabalho e combate e ao manuseio dos materiais americanos ". Este periodo de treinamento teve a duração de

1º escalão - de 5-VIII a 4-IX

2º e 3º esc- de 23-X a 6-XI.

A instrução da tropa do 1º escalão, isto é a 1a. Cia. de Engenharia e Seq. de Manutenção e de Abastecimento da Cia. de Cmdo. e Serviços, foi a seguinte:

- curso de pontes BAILEY na ENGINEER SCHOOL do MITOUSA
- curso de MINAS E DESTRUIÇÕES, na mesma Escola

NOTA- Neste dois cursos, de duração da ordem de 10 dias

foram preparados: BONS PONTONEIROS com a equipe BAI-
LEY, habilitando o oficial a projetar e comandar o lan-
çamento, o sargento ou cabo a chefiar sua equipe de cons-
trução, e o soldado a construir;

BONS MINEIROS, com grande conhecimento de todo o
material inimigo e qual o meio de neutralizá-lo.

Cursaram essa Escola, nos dois cursos,

7 oficiais

43 praças.

- curso de tratorista (4 praças)
- curso de compressor de ar (2 praças)
- curso de auto-niveladora (2 praças)
- curso de purificação de água (9 praças)

NOTA - Estes quatro cursos foram ministrados por ele-
mentos da Engenharia americana, utilizando seu material.
Foram essencialmente práticos, tendo em vista o emprego
imediato do equipamento.

- instrução geral, armamento, combate e serviço em cam-
panha
- instrução especializada da arma: explosivos, minas estra-
das e pontes.

NOTA - Essas instruções foram ministradas a todo o efe-
tivo por oficiais e monitores brasileiros, auxiliados por
pessoal e material da Engenharia americana postos a dispo-
sição do destacamento.

A instrução da tropa dos 2º e 3º escalões, constituída por
duas Cias. de Engenharia e restante da Cia. de Cmdo. e Serviços,

desenrolou-se de maneira semelhante. O período de treinamento foi dividido em duas fases, com início a primeira a 23-X-44.

A instrução da 1a. fase limitou-se a Educação Física em campanha, armamento, manutenção de viaturas, minas e armadilhas, e transmissões. Simultaneamente:

- foi enviada a 22-X- uma turma de 7 oficiais e 18 praças para o Curso de PONTES BAILEY da ENGINEER SCHOOL do MTCU-SA, em DUGENTA, provincia de NAPOLES;
- teve início um curso rápido de MINAS (4 dias), ~~ministrado~~ ministrado na própria área do estacionamento, ministrado por um tenente americano, o qual foi frequentado por 3 oficiais e 97 praças do Btl.;
- teve início a 30-X um curso de tratorista, operadores com "bulldozer", e operadores com compressor de ar, com monitores norteamericanos, para aperfeiçoamento dos nossos homens designados para essas funções;
- funcionou também um curso de informações, ao qual compareceram 3 oficiais e 3 praças do Btl., sendo estas da S-2. Este curso, bastante interessante, realizou-se entre 2 e 6 de XI, na razão de 7 horas por dia. Esse treinamento foi de grande utilidade para orientar os trabalhos da S-2 do Batalhão.

A 2a. fase da instrução que teria início a 6-XI, na região de MAGIANO, deixou de realizar-se, por ter recebido o B.E. ordens para deslocar-se para a região de BOLOGNA.

Em ambos os casos, quer do primeiro ou dos dois últimos escalões do 92 B.E., a instrução ministrada na ITALIA à nossa

tropa foi de grande utilidade para os nossos homens. Os ensinamentos ali colhidos, o trabalho com o equipamento estudado, a situação real de campanha, fizeram com que os nossos homens rapidamente ficassem senhores das suas funções e missões, e viessem desempenhá-las durante toda a campanha sem desmerecer as glórias imorredouras de nossos maiores, nos campos do PARAGUAY, numa demonstração muito grande da fibra e dos sentimentos de patriotismo de que é constituído o nosso soldado - o nosso homem do povo !

Machado
Colonel

2. AS OPERAÇÕES DO 12 ESCALÃO DO 92 B.E.

Handwritten signature and initials:
J. H. ...
C. E. ...

2.1 AS PRIMEIRAS MISSÕES

O 12 escalão do Batalhão de Engenharia, conforme foi dito anteriormente, era constituído pela 1a.Cia.Eng. e elementos da Cia. Cmdo. e Serviços. Comandava esse destacamento o cmt. da 1a.Cia., CAP. FLORIANO MOELLER.

Após o período de treinamento a que foi submetida esta tropa, a 1a.Cia. recebeu a missão de

" cooperar com a Engenharia do 52 Exército, em face do vulto dos trabalhos originados com a recente queda de Pisa e Firenze ".

Os elementos da Cia.Cmdo. e Serv., isolados, passaram a constituir um pequeno Serviço de Engenharia junto ao "combat team" brasileiro, para

" providenciar a distribuição de material de Engenharia, mapas e cartas, o abastecimento d'água, etc., às tropas brasileiras. "

2.2 COM O 52 EXÉRCITO

Durante os oito dias em que a 1a. Cia. permaneceu à disposição do IV Corpo do 52 Exército - 4 a 12 de Setembro - foram realizados os seguintes trabalhos no eixo Pisa-Firenze:

- detecção e reparação de 20 km de estradas;
- construção de uma ponte BAILEY, DS, el 40, com 190', em MONTECALVONI (Q 314605), denominada "7 de Setembro";

- construção de uma ponte BAILEY, DS, cl 40, com 140', *catana*
em SANTA MARIA IN MONTE (Q 341625), denominada "Entre Rios".

2.3 COM O "COMBAT TEAM" BRASILEIRO

2.3.a Operações de CAMAIORE

A 13 de setembro foi dispensada a 1a.Cia. de Engenharia de seus trabalhos junto ao IV Corpo, por conclusão de sua missão, deslocando-se a 13 para ASCIANO, onde passou novamente a integrar o "combat team" brasileiro. Foi então reorganizado o Destacamento de Engenharia.

A 15 do mesmo mez recebia a Engenharia sua primeira missão junto ao "combat team" que integrava,

" .. apoiar o movimento da 1a./62 R.I.,...."

Eram as operações de CAMAIORE que iam ter inicio. Sua atuação foi a seguinte:

A 151700 o 22/1a.Cia.Eng. reuniu-se em QUIESA à 1a/62 R.I. e à frente dessa Cia. dirigiu-se para MASSAROSA, detendo a estrada. Não foram encontradas minas. Em MASSAROSA foi limpa uma área para o estacionamento da Cia. de Fuz. e para entrada em posição de um pelotão da mesma Cia.

A 16 foram executados trabalhos na estrada QUIESA-MONTEQUIESA, tendo sido reparadas duas brechas e retiradas cargas de destruição de dois boeiros. Foi este o primeiro contacto, em operações, dos nossos mineiros com os explosivos do eixo. Os conhecimentos que haviam adquirido no mez anterior

lhes foram bem uteis. As cargas explosivas encontradas com-
preendiam algumas cargas preparadas ligadas a minas AC e AP,
cêrca de 300 kg de explosivos e diversas granadas de Arti-
lheria. No mesmo dia deslocou-se êsse pelotão de Engenharia
para a estrada MASSAROSA-CAMAIORE, no seu inicio, onde foi
construido um "by-pass".

A 17 começou o deslocamento para CAMAIORE, sôbre a
estrada MASSAROSA- CAMAIORE, seguindo o mesmo 2º Pelotão à
vanguarda, detetando e trabalhando sôbre essa estrada. Os
trabalhos foram bem árduos. Consistiram na

- reparação de 5 brechas até MONTELAGNO;
- reparação de 5 brechas de MONTELAGNO à encruzilhada
NOCCHI-CAMAIORE;
- retirada nesses trechos de 5 cargas não explodidas,
30 bubitrap e 50 minas AC;
- Retirada na encruzilhada para VALPROMARO de 2 minas AC
não explodidas e uma carga não detonada de 20 grana-
das de artilheria de grosso calibre;
- retirada de 30 granadas não detonadas e cêrca de 200
kg de explosivo pouco antes do rio (Q-058879), onde,
mais tarde, seria construida a primeira ponte BAILEY
(Carioca);
- preparo de material e inicio dos trabalhos para a -
construção de um "by-pass" para "jeeps" em Q-058879.
Foram empregados 2 tratores com bulldozer. Êsses tra-
tores eram do tipo Caterpillar, um D-7 e outro D-4.

Convem aqui descrever o seguinte fato, que por si só mostra

qual o lugar que a Engenharia de Combate é levada a ocupar em relação às tropas que apoia, uma das razões pela qual vemos a necessidade de ser o engenheiro dotado de armamento semelhante ao do infante e receber instrução de combate compatível com suas missões eventuais. Este fato foi relatado na parte de combate da 1a. Cia. de Engenharia, sobre as operações de CAMAIORE.

" À tarde do dia 17, o Ten. PAULO, cmt. do 2º Pel. recebeu ordem de continuar a detecção da estrada até CAMAIORE. Enquanto o grosso de seu pelotão permanecia em trabalhos no "by-pass", o mesmo oficial, a frente de seis mineiros, um soldado de Infantaria e o reporter STAMATO que observava os trabalhos, prosseguiu para CAMAIORE, sendo o primeiro elemento brasileiro a atingí-lo. Eram 1815 e, segundo civis do logarejo, os alemães o haviam abandonado às 1500. Foi feito o reconhecimento da cidade. Às 1900 horas o pelotão CAMAIORE, da 2a./6ª R.I. ocupava CAMAIORE, retirando-se o Ten. PAULO com seus homens para junto do grosso de seu pelotão. "

Os trabalhos sobre o "by-pass" foram interrompidos à noite. O 3º Pelotão havia sido encarregado dos caminhos de acesso ao mesmo, onde trabalhava.

Durante os trabalhos sobre a estrada, a partir de MONTEMACIO e na entrada de CAMAIORE, o 2º Pel. recebeu alguns tiros de Artilharia e Morteiros - os primeiros recebidos pela F.E.B. -, não tendo porém havido baixas.

A 10 prosseguiram os trabalhos para CAMAIORE, fazen-

do-se a melhoria do "by-pass" no entroncamento para NOCCHI, reparação de mais quatro brechas e conservação das interiores, tendo sido empregada toda a Cia. nesses trabalhos.

A 19 foram executados trabalhos de conservação na estrada MASSAROSA-CAMAIORE e o reconhecimento do local para a construção da ponte CARICCA (Q 058879).

A 20 foi construída a ponte CARICCA por dois pelotões (MURAD e PASSINI). Esta ponte teve as seguintes características:

- tipo BAILEY, DS, cl 40, com 190pés.

A 19 ainda, mudou-se o PC da Cia. para QUIESA, destacando a 22, em CAMAIORE, o 2º Pelotão, com seu elemento avançado.

Os trabalhos da Cia. prosseguiram para CASOLI, mais ao norte, tendo sido executados nos dias que se seguiram a abertura da transversal LA RENA-VALPROMARO, onde foram construídas quatro pontes BAILEY e dois "by-pass", o que assegurou um caminho mais curto entre FATORIA-LOPEGLIA, no flanco direito. As pontes BAILEY construídas foram as seguintes:

- LAGES, SS, cl 40, com 40', em Q-080862,
- LAGOA VERMELHA, SS, cl 40, com 60', em Q 093857,
- ITAJUBÁ, SS, Cl 40, com 50', em Q088859 e
- AQUIDAUANA, DS, cl 40, com 90', em Q 094855.

2.3.b OUTRAS OPERAÇÕES

Junto à tropa brasileira executou o destacamento de Engenharia os seguintes trabalhos:

ESTRADAS

ESTRADAS

eixos - PONTE A MORIANO - BAGNI DI LUCCA - OSTERIA
- FORNACE

transversais - LA RENA - VALPROMARO - S. QUIRICO
QUIESA - PONTE S. PIETRO
GHIVIZZANO - CORREGGIA
FORNACE - BARCA
CASTELLACCIO - VAL D'OTAVO
DIECIMO - PESCAGLIA

PONTES

BAILEY - Cachoeira, DS, cl 40, com 140', em Q 185886
- Curitiba, SS, cl 40, com 70', em Q 220980

De circunstancia, em madeira e ferro, denominada TenKNIBBS,
com 45', em Q 169008. (Foi dado o nome Ten. KNIBBS
a esta ponte em homenagem a esse oficial inglez, vi-
timado a 13-X por um estilhaço de granada quando o-
servava nas proximidades do local, os trabalhos de
construção da ponte).

MINAS

Limpeza de campos minados em CASTELLACCIO e PISA, com a re-
tirada de minas ~~AC~~, AP e cargas explosivas diversas.
(As quantidades constam do "resumo numérico dos tra-
balhos realizados no mes de Setembro", a seguir).

DIVERSOS

Descobstrução de um tunel, em CASTELLACCIO (Q 206878).

Após seu estacionamento em QUIESA, mudou-se a Cia., a

6-X, para BAGNI DI IUCCA, no setor de CASTELNUOVO DE CARFAGNA-
NA, onde permaneceu até 7-XI. Desse estacionamento seguiu pa-
ra a região de SUVIANA, como parte integrante do 9º B.E., então
já todo na ITALIA, instalando-se com a FEB em sua nova zona de
ação.

2.4 RETORNO AO 9º B.E.

A volta da 1a.Cis. e dos elementos da Cia. Cmdo. e Serv.
no âmbito do Batalhão, deu-se a 1º de Novembro, ficando assim
extinto o Destacamento de Engenharia.

2.5. RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS

SETEMBRO

COMUNICAÇÕES

Estradas	- reparações	20.000 m
	- movimento de terra	500 m3
	- empedramento	200 m3
Obras d'arte	- Pontes BAILEY -	
	construção	2

MINAS E DESTRUIÇÕES

Deteção de estradas	20.000 m
---------------------	----------

OUTUBRO

COMUNICAÇÕES

Estradas	- reparações de 87 brechas	5.000 m2
	- melhoramentos	20.000 m
	- conservação	50.000 m
	- movimento de terra	820 m3
	- empedramento	330 m3

Obras darte	- Pontes BAILEY, construção	7
	Pontes madeiras, "	1
	Desobstrução tunel	1

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AC retiradas	277
Minas AP retiradas	790
Cargas de destruição retiradas	19

2.6 BAIXAS

Durante as operações de Setembro e Outubro o 9º B.E. não sofreu perdas em campanha.

J. Machado
celm

3. NO FRONT DE BOLOGNA (Mez de NOVENBRO de 1944)

3.1 DESLOCAIMENTO DO B.E.

Nos primeiros dias do mez de Novembro, com todo seu efetivo completo e já integrado dos elementos que haviam constituído o 1º escalão, deslocou-se o 9º Batalhão de Engenharia para a região de SUVIANA, provincia de BOLOGNA (Comuna de CASTEL DI CACCIO), na seguinte ordem:

- Seção de Operações, estacionadores e 1a.Cia., a 7-XI
- 3a.Cia. Eng. a 9-XI
- Comando e Estado Maior a 11-XI
- 2a.Cia. Eng. a 11-XI
- Cia. Cmdo. e Serviços a 12-XI
- Destacamento de Saude a 13-XI

Todos os deslocamentos foram feitos com os transportes orgânicos do Batalhão.

O P.C. do Batalhão foi instalado na localidade de SUVIANA - grupo de casas velhissimas aglomeradas em cima de uma elevação a margem da estrada -, onde também se achava estacionada a Cia. Cmdo. e Serviços e o Destacamento de Saude. As 3 Cias. de Engenharia ficaram estacionadas nas proximidades, num raio de 6 km. A nova frente atribuída à FEB, agora com o efetivo de uma Divisão de Infantaria, completa, tinha como eixo a estrada 64.0 Q.G. da Divisão foi localizado em FOIRETA THIERRY.

3.2 EMPREGO DA ENGENHARIA

O periodo inicial de instalação da D.I.E. no novo front

foi um periodo defensivo, caracterizado por ações de patrulhas de ambos os lados. Para a Engenharia foi uma aprendizagem real, - principalmente no que diz respeito a estradas e caminhos até as primeiras linhas.

As primeiras ordens de operações da Divisão nem ao menos traziam o paragrafo ENGENHARIA, talvez consequencia do velho habito brasileiro do Exército, de tambem considerar SERVIÇO, a parte combatente da nossa ARMA.

As ordens particulares para a Engenharia foram no entanto redigidas pelo Cmt. do B.E., mediante entendimentos diretos com o E.M. da D.I., e, em consequência emitidas as ordens particulares às Cias. do Batalhão. As ordens para a Engenharia eram emitidas, mais pelo conhecimento que tinha o Engenheiro da Divisão, também cmt. do B.E., da situação, que pelas proprias O.G.O. que normalmente, chegavam ao B.E., no inicio das operações, com dois ou mais dias de atraso.

É salientado esse fato para que sirva de ensinamento, pois o B.E. divisionário, além de exercer funções inherentes ao SERVIÇO de Engenharia, atua - como atuou durante toda a campanha -, como ARMA combatente, com seus elementos sempre juntos e muitas vezes a frente da INFANTARIA ou dos CARROS. Prova está nas baixas sofridas pela nossa unidade em toda a campanha:

6 % sobre o efetivo.

3.3 MISSÃO DA DIVISÃO

A missão da Divisão era "manter suas atuais posições" e sua ideia de manobra:

" manter firmemente as regiões de LA SERRA, PALAZZO e AFRICA; cobrir esta posição face a W, com maior esforço nas regiões de BOMBIANA e de CROCIATE; exercer vigilância a W de PORRETA-VENTURINA, ao S do Rio SILLA ".

(O.G.O. nº 2 de 111100 de Novembro de 1944)

3.4 MISSÃO DA ENGENHARIA

Em face da missão da Divisão de manter suas atuais posições, de sua ideia de manobra e do dispositivo de suas unidades foi atribuída ao Batalhão a seguinte missão:

- "- conservar e reparar as comunicações na zona de ação da D.I.E., com esforço no eixo RIOLA-CASTELNUOVO (L-648189 e L-660228),
 - neutralizar os dispositivos de destruição sobre as comunicações acima,
 - reunir e reparar, para emprego oportuno, os meios necessários para apoiar as unidades motorizadas que forem empregadas,
 - suprir de água potável às unidades divisionárias e às do IV CORPO, dentro de nossa zona de ação."
- (O.G.O. nº 1 de 161000-XI-44, do 9º B.E.)

3.5 OS TRABALHOS DO BATALHÃO

Todos os trabalhos realizados pelo B.E. nesta fase das operações foram, na sua quasi totalidade de reparação e manutenção das estradas em tráfego. Foi um trabalho árduo, pois o ini-

migo batia continuamente as comunicações, em particular os en-
troncamentos e pontos obrigatórios de passagem onde, em face dos
estragos produzidos, deveríamos trabalhar, tendo como único a-
brigo as trevas da noite e o capacete de aço. Assim foram exe-
cutados trabalhos nos trechos

TAVIANO- SUVIANA

CASTEL DI CACCIO - RIOLA

PORRETA THERME - C. BELLA VISTA

RIOLA - LIZZANO (estrada 64)

RIOLA - CASTELNUOVO

SILLA - GACCIO MONTANO

ABETATA - CASACCE

Foi também providenciado o abastecimento de água potável à D.I.
com a instalação e funcionamento de 4 pontos d'água, operados pe-
la Cia. Cmdo. e Serviços, os quais distribuíram em Novembro
292 m3 d'água.

3.6 BAIXAS

A 21 de Novembro sofreu o B.E. suas primeiras baixas.
A 2a. Cia. que acabava de se instalar nas proximidades de POR-
RETA THERME, sobre a estrada 64, recebeu diversos impactos da
Artilharia alemã, sendo um sobre sua cosinha, justamente em hora
de rancho, ocasionando 12 baixas, dos quais 3 mortos.

3.7 O PRIMEIRO ATAQUE A MONTE CASTELLO

Nesses primeiros dias das operações reinou uma certa

indecisão nas relações do IV CORPO com a Ia.D.I.E., o que se revelava nas ordens e contraordens chegadas aos escalões subordinados. De tudo, porém, se concluía que estava a ser planejado um ataque ao MONTE CASTELLO, ponto forte inimigo que se erguia ameaçador no flanco O do nosso setor, fornecendo ao adversário ótimas vistas sôbre o nosso eixo de reabastecimentos.

De fato, confirmando nossas suposições, surgia a 28-XI a O.G.O. nº 7, da D.I.E., que fixava a seguinte missão de execução imediata, para ser cumprida na jornada do dia 29:

" ..capturar a crista que corre do MORRO BELVEDERE (L 524177) para NE, inclusive M.CASTELLO, afim de impedir que o inimigo tenha vistas sôbre a estrada 64 ..."

Desta vez ainda, recebeu o B.E. a O.G.O. da D.I.E. sem o paragrafo ENGENHARIA. A ordem particular da Engenharia foi porém proposta pelo cmt. do Btl. à Divisão, no mesmo dia. O B.E. tomou parte ativa nessas operações, que, infelizmente, não foram coroadas de êxito em face da tenaz e fanática resistência do inimigo fortemente organizado naquelas elevações.

3.8 MISSÃO DA ENGENHARIA

Nesse ataque ao MONTE CASTELO coube ainda à ENGENHARIA a missão principal de manter as comunicações.

Em detalhes, sua missão foi a seguinte:

" A- Antes do ataque

- manter em estado de trafego a estrada SILLA-BOMBIANA (L-588147 e L586183), para viaturas até

- permitir a utilização por carros (tank-des-troyers e carros médios) da estrada VIVANTE-CA DI TOSCHI (L-570156 e L-574174)
 - informar si a estrada BOMBIANA-ABETAIA (L-586183 e L-577189) está livre de minas, antes da entrada dos carros em ação
 - manter em constante estado de trafego a estrada LIZZANO-CROCIALE-GAGGIO MONTANO (L-519121, L-566158 e L-553167)
 - conservar e reparar o trecho GAGGIO MONTANO-ABETAIA
 - manter em estado de trafego a estrada SILLA-GAGGIO MONTANO (Silla:L-558147)
 - ficar em condições de atender a qualquer pedido urgente feito pelo cm. do ataque.
- B - Após o ataque os esforços deverão se concentrar sobre a estrada BOMBIANA -ABETAIA e no melhoramento dos caminhos que dão acesso pelo S ao MONTE CASTELLO (L-568192)
- C - Independente do ataque ao MONTE CASTELLO, continuar, na medida do possível, na conservação e melhoramento das demais estradas a seu cargo, com esforço no eixo RIOLA-CASTELNUOVO (L-648199 e L-660228)
- D - Suprir de água potavel à Divisão.

Em consequência da missão e das ordens emitidas foram executados os seguintes trabalhos pelo Btl.:

ESTRADAS

SILLA-BOMBIANA -reparação e conservação contínua, visto se tratar da única via de acesso ao MONTE CASTELLO, por BOMBIANA e ABETAIA (2a.Cia.)

VIVALLE - CA DI TOSCHI - os trabalhos neste trecho foram muito arduos, pois além de ser a estrada muito íngreme, estava a mesma sob vistas e fogos do inimigo (1a. Cia.)

LIZZANO-CROCIALE-GAGGIO MONTANO - conservação e reparação. Esta estrada possui ótimas condições técnicas. Estava porém sob as vistas do inimigo, tendo sido muito batida por sua artilharia e morteiros (1a.Cia.)

C. DI CRISTO - TORRE MALAVITA - conservação e reparação, para uso pelo Esquadrão de reconhecimento (3a.Cia)

RIOLA VECCHIA-CASTELNUOVO - conservação e reparação (3a.Cia.)

MINAS

Deteção e levantamento de minas AC e AP, na estrada BOMBIANA - ABETAIA, antes da entrada dos carros em ação (2a. Cia.)

3.10 BAIKAS

Neste ataque ao MONTE CASTELLO o Batalhão não sofreu baixas.

3.11 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS (Mez de NOVENBRO)

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	2.000 m
	- reparação	20.000m
	- melhoramentos	1.500 m
	- conservação	2.500 m
	- movimento de terra	1.800 m ³
	- empedramento	200 m ³
Obras darte	- boeiros construidos	9

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AC retiradas	7
Minas AP retiradas	2

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Pontos d'água instalados e operados	4
Volume d'água distribuido pelos mesmos	292 m ³

3.12 BAIXAS

Durante o mez de NOVENBRO o B.E. sofreu 12 baixas,
assim descriminadas: mortos 3

feridos 9

J. Machado *Logo*
Col. Ant.

4.1 REORGANIZAÇÃO DO DISPOSITIVO

Fracassado o primeiro ataque a MONTE CASTELLO, tratou a 1a.D.I.E. de reorganizar o seu dispositivo. A 12 de Dezembro emitia a sua O.G.O. nº8, regulando a sua reorganização e determinando um pequeno periodo defensivo, com ações locais de patrulhas e golpes de mão

4.2 MISSÃO DA ENGENHARIA

Nesta curta fase defensiva teve o Batalhão as seguintes missões:

- manutenção em trafego das estradas no setor da divisão;
- ficar em condições de estabelecer campos minados contra a ação provavel de engenhos blindados inimigos onde for determinado pelo comando da Divisão;
- abastecimento d'água à Divisão;
- ficar em condições de acompanhar ao combate as unidades moto-mecanizadas que tiverem de ser empenhadas.

4.3 OS TRABALHOS DA ENGENHARIA NESTA FASE

As três Cias. do Batalhão foram empregadas do seguinte modo:

1a.Cia., menos 1 Pel. -

nos eixos IDRM (L583149)- L 537176

VIVALLE - CA DI TOSCHI (L-569156 e L-574175)

2a.Cia., no eixo SILLA - BOMBIANA

3a.Cia. menos 1 Pel.

no eixo CASTEL DI CACCIO- RIOLA (L-632125 e L-647199)

Cia. Cmdo. e Serv., abastecimento d'água

1/1a.Cia. e 1/3a.Cia. em reserva

4.4 O SEGUNDO ATAQUE A MONTE CASTELLO

Com o seu dispositivo reorganizado e já refeita do insucesso do dia 29 do mez anterior, orientou a Divisão suas operações para um segundo ataque a MONTE CASTELLO. Sua ideia de manobra desta vez era fazê-lo, não atacando diretamente aquela elevação e sim pela conquista do massiço BELVEDERE-TORACCIA, o que ocasionaria a queda do MONTE CASTELLO ou a maior facilidade de sua conquista a seguir.

No dia 102200 de Dezembro emitiu a sua O.G.O. nº 11 que determinava o 2º ataque a MONTECASTELLO. A missão de execução imediata era a seguinte

" capturar e manter MONTE DELLA TORACCIA e M.BELVEDERE"

E a missão do Grupamento de ataque, para a jornada de 12,

" apossar-se de MONTE CASTELLO, conduzindo o esforço segundo a direção CASA GUANELLA - 887 " .

4.5 MISSÃO DA ENGENHARIA

A O.G.O. nº 11 foi a primeira a conter o paragrafo ENGENHARIA. O mesmo atribuia a seguinte missão ao B.E. :

" - manter em estado de trafego as comunicações no

setor divisionário, com esforço no eixo SILLA-
BOMBIANA,

- acompanhar ao combate os elementos blindados no
eixo BOMBIANA- ABETAIA.

4.6 O EMPREGO DA ENGENHARIA

Não nos cabe apreciar as operações de conjunto efetuadas pela D.I.E. que, neste segundo ataque, mais uma vez tiveram resultado insatisfatório para nossas forças, as quais, apesar da bravura e espírito de sacrifício sempre demonstradas, tiveram que recuar às posições primitivas após sofrerem pesadas perdas.

Compete-nos dizer porem algo sobre a atuação da ENGENHARIA. A nossa arma, até então sempre oculta nas ordens de operações da Divisão, sempre trabalhando dura e anonimamente sob os mesmos perigos que os seus irmãos de INFANTARIA, começa a ser melhor compreendida como arma combatente; começa a ser "necessitada", não somente nos seus trabalhos exaustivos sobre as comunicações, mas também na sua cooperação ante o grande número de minas e "bubi-traps" lançadas pelo inimigo nos terrenos e casas que nos separavam dele; começa pois a ser indispensável no combate.

Trabalhando intensa e ininterruptamente, desde 12 de Dezembro na conservação das estradas, na limpeza de minas e armadilhas e na restauração de brechas para as jornadas ofensivas dos dias 11 e 12 deste mez, teve ainda a sua participação gloriosa nos combates realizados, cujo resumo é o seguinte:

- intensificação dos trabalhos nas estradas, dia e noite, constantemente sob vistas e fogos do ini-

nigo, principalmente nos eixos

SILLA-GAGGIO MONTANO (1a.Cia.)

SILLA-BOMBIANA (2a.Cia.)

RIOLA-LIZZANO (3a.Cia.)

- acompanhamento ao combate às Infanteria e Carros.

Este acompanhamento ao combate realizado pela 1a. vez, o foi por um pelotão da 2a. Cia. Engenharia; teve como resultado o levantamento de minas à frente dos carros, na direção de ABE-TAIA, o melhoramento do caminho e a desobstrução das brechas para a sua passagem. Apesar da falta de prática em operações dessa natureza, o acompanhamento foi realizado com êxito, permitindo o acesso seguro dos carros e o cumprimento de sua missão.

Assinado
Colonel

5. NO FRONT DE BOLOGNA (13 a 31 de Dezembro de 1944)

5.1 REORGANIZAÇÃO DO DISPOSITIVO E MISSÃO DA DIVISÃO

Assim como após o primeiro ataque a MONTecastello, tratou a D.I.E., após o insucesso da 2a. operação, de reorganizar seu dispositivo, dando como missão de execução imediata às suas tropas o "MANTER AS ATUAIS POSIÇÕES". (O.G.O. nº 12, de 130800, da 1a. D.I.E.). Isto é, tratou a Divisão de aferrar-se ao terreno ocupado, estabelecendo-se defensivamente, de modo a não ceder ao inimigo um único palmo do terreno que lhe competia manter.

5.2 NOVOS LIMITES DA DIVISÃO

A O.G.O. nº 13 de 161500 veio, por determinação do IV CORPO, aumentar a frente da Divisão no seu limite Oeste, atribuindo à tropa brasileira o setor até então a cargo da 45a. TASK FORCE americana. A substituição procedeu-se entre 161730 e 170500.

5.3 MISSÃO DA ENGENHARIA. SEU EMPREGO.

A mesma ordem nº 13 especificava também quais as missões da ENGENHARIA.

5.3.a Manutenção das estradas

" manter em estado de tráfego as comunicações no setor divisionário, com esforço principal no eixo SILLA - BOMBIANA. "

Em consequência desta ordem foi redigida a O.G.O. nº 6, de 181600, do Btl., às suas Cias., fixando as missões particulares de cada uma em relação aos trechos de estrada a manter em tráfego.

Dado o vulto dos trabalhos nas estradas, acrescido pelas primeiras nevadas, foi posto à disposição da 1ª Cia. de Engenharia, uma mão de obra civil para ser também empregada nesses trabalhos.

5.3.b O plano de remoção de neve

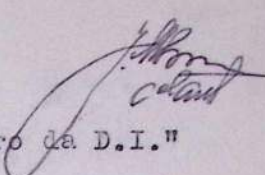
A 16-XII recebia o B.E. o plano de "remoção de neve", organizado pelo IV CORPO, definindo as atribuições das unidades de Engenharia de todo o CORPO na manutenção das estradas limpas de neve para o tráfego, fixando as responsabilidades de cada unidade e as prioridades a serem observadas nos trabalhos de remoção. Esse plano atribuía ao 9º B.E. o seguinte:

" No setor da Divisão Brasileira a remoção da neve será realizada por seus engenheiros, nas estradas secundárias que lhes estão afetas, por meio de "bulldozers" e algum equipamento adicional que o Corpo possa fornecer para trabalhos especiais."

5.3.c Os primeiros campos de minas lançados

A 221800 emitia a Divisão a sua O.G.O. nº 14, onde reafirmava a "intenção de defender seu atual setor, de modo a impedir qualquer movimento do inimigo para o S e para o L, mantendo agressivo contacto com o mesmo ". No parágrafo Engenharia

confirmava as ordens anteriores de

" manter em trafego as estradas dentro do setro da D.I." 
ampliando-as porém, em face da situação defensiva com mais a
seguinte missão:

" organizar campos minados a frente da linha de resis-
tência, que impeçam a ação de carros que tentem de-
sembocar, particularmente de BELVEDERE e ABETAIA. "

Em consequência foram expedidas ordens particulares às
Cias. para, dentro dos seus setores de trabalho lançarem lança-
rem pequenos campos de minas, de acôrdo com as necessidades.
Dessa maneira as

- 1a. Cia. Eng. lançou um pequeno campo minado na
vertente S do M.BELVEDERE, e
- 2a. Cia. Eng. minou trechos da estrada ABETAIA-
BOMBIANA.

5.3.d A SEC. de Manutenção e o abastecimento d'água

Simultaneamente aos trabalhos das 3 Cias. de Engenha-
ria, realizava a Cia. de Cmdo. e Serviços os seguintes :

- concertos de viaturas em sua Secção de Manutenção
e Transportes,
- abastecimento d'água à D.I.E., com a exploração de
2 pontos d'água.

5.3.e O plano de destruições

Culminando seus trabalhos no mez de Dezembro, ainda

em face da situação defensiva da Divisão, elaborou a ENGENHARIA o "plano de destruições" a ser executado pela D.I.E., em caso de necessidade. O mesmo compreendia 3 barragens de cobertura, interior e de retaguarda, e deveria ser executado pelos

- elementos da Infantaria em linha, no que se refere à construção de defesas acessórias
- Engenharia, no que diz respeito a campos minados, destruições de obras d'arte e retirada de pontes BAILEY.

Em face desse plano foram executados, ainda em Dezembro 13 reconhecimentos de Engenharia e projetadas 15 destruições. As ordens particulares às Cias. do B.E. fixavam quais os trabalhos a serem realizados nesse sentido.

5.4 RESUMO DA ATUAÇÃO DO B.E.

O emprêgo da Engenharia nesse período final do ano de 1944 teve como características principais os seguintes trabalhos inéditos para o nosso pessoal:

- remoção de neve das estradas, cuja camada sobre o terreno aumentava dia a dia com o recrudesimento do inverno. O plano do IV CORPO foi cumprido a risca. Os nossos homens resistiram bem, trabalhando com disposição e eficiência sob o frio rigoroso.
- lançamento de pequenos campos minados, como obstáculos ao provável avanço de carros inimigos.
- elaboração de um plano de destruições afim de barrar ao inimigo as principais vias de acesso ao nosso setor

e, em caso de sua irrupção nesses eixos, retardar-lhes a progressão, prevendo uma retirada em ordem e a defesa de uma nova linha a ser organizada.

5.5 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS (Mez de Dezembro de 1944)

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	4.667 m
	- reparação	17.715 m
	- melhoramentos	1.440 m
	- conservação	15.180 m
	- movimento de terra	1.840 m ³
	- empedramento	545 m ³
Obras d'arte	- boeiros construídos	14
	- BAILEYS reparadas	1
	- Pontes reparadas	3
	- Muro de arrimo reparado	2

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AC colocadas	136
retiradas	14
Destruições projetadas	15

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO

Abrigo para P.O. construído	1
-----------------------------	---

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Preparo de acantonamento	9
Pontos d'água	1
Volume d'água distribuído	1.441 m ³

MISSÕES TÁTICAS

Acompanhamento à Infantaria	1
Acompanhamento aos Carros	1

RECONHECIMENTOS DE ENGENHARIA 13

MANUTENÇÃO

Viaturas consertadas	84
Viaturas socorridas	74
Máquinas consertadas	8

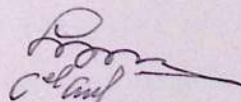
OUTROS TRABALHOS

Cemitério brasileiro em Pistoia -tra-	
balhos de levantamento	1
Policiamento do tráfego durante o ataque	1
Construção de depósito de areia	1
Remoção dos escombros de um prédio destruído	1
Mapas e cartas distribuídos pela Divisão	282

5.6 BAIXAS

Durante o mez de Dezembro sofreu o B.E. as seguintes baixas em ação:

mortos	2 (17-XII)
feridos	3 (26-XII)

Assinado 

6. FRONT DE BOLOGNA (12 a 31 de JANEIRO)

*John
C. Smith*

6.1 PERIODO DEFENSIVO NUM INVERNO RIGOROSO

O mez de Janeiro na região montanhosa dos APENINOS foi o peor do inverno. A temperatura normalmente manteve-se em 10 graus abaixo de zero. A neve chegou a atingir a espessura de 1m50.

A defensiva se impoz para ambos os adversários. A situação permaneceu estabilizada ocorrendo somente ações de patrulhas e ações de Artilharia e Morteiros.

A frente, apesar da neve que enchia os caminhos, precisava porém ser abastecida de viveres, agasalhos e munição. Facultar êsse abastecimento, assegurando o trafego continuo nas estradas e caminhos foi o grande trabalho da Engenharia. Foram êsses os seus dias mais duros da campanha. O soldado de Engenharia esteve sempre nas estradas, quer da frente, quer da retaguarda, quer de dia quer a noite. Principalmente à noite, quando o frio recrudesca e o trabalho aumentava, pois os caminhos deveriam amanhecer limpos de neve para que as comunicações não fossem interrompidas.

"Manter as comunicações" foi a principal missão da Engenharia. Não foi porém a única. Além de suas missões normais teve ainda, muitas vezes, que destacar alguns de seus mineiros para acompanhar as patrulhas da Infantaria, examinando o terreno à sua frente afim de proteger seus homens das minas e armadilhas deixadas pelo inimigo.

6.2 AS ORDENS DE OPERAÇÕES E OS BOLETINS DE INFORMAÇÕES

Um dos fatores que mais podem mostrar a situação relativamente "calma" das operações de Janeiro é a falta de ordens gerais de operações emanadas pela D.I.E. Durante todo o mez só uma foi emitida, a de nº 16, que por sinal não teve o paragrafo ENGENHARIA.

O desenrolar ds operações e sua situação pode em detalhes ser acompanhado pelos boletins diários de informações da D.I.E. A leitura dos mesmos nos mostra expressões mais ou menos constantes. Assim:

- "-patrulhas de reconhecimento lançadas sôbre X, tomou contacto com o inimigo neste ponto, regressando sem baixas;
- a Artilheria e morteiros inimigos muito ativos, tendo causado baixas;
- Foram cumpridas X missões pela nossa Artilheria, a saber: a regulações, b inquietações, c contra-bateria, d contra metralhadoras, e contra morteiros;
- Reparação de estradas nos pontos L 529102, 588001,... Lançamento de pequenos campos minados na região de L 525140. "

Estas expressões repetidas quotidianamente nos boletins de informações, vem nos mostrar que, embora estacionada a frente, manteve-se ela ativa de ambos os lados, haja vista o número de baixas da Divisão nesse periodo: 111 feridos, 15 mortos e 2 desaparecidos.

6.3 O EMPRÊGO DA ENGENHARIA

6.3.a O emprêgo da Engenharia durante o mez de Janeiro foi em resumo o seguinte:

COMUNICAÇÕES - remoção de neve e trabalhos de conservação e melhoramentos das estrads e caminhos

MINAS E DESTRUIÇÕES - Lançamento de pequenos campos de minas AC - preparo e colocação de cargas explosivas em 13 pontos diferentes das comunicações, de acôrdo com o plano de destruições elaborado no mez anterior.

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO - Construção de um PO

ABASTECIMENTO D'ÁGUA - instalação e exploração de 1 ponto d'água

DEFESA CONTRA PARAQUEDISTAS - elaboração de um plano interno do Batalhão para a defeza contra paraquedistas, em face do plano de conjunto da D.I.E. e tomada das medidas previstas para sua execução.

Não houve necessidade da realização do plano, visto como o inimigo não empregou tropas transportads pelo ar, nem mesmo elementos isolados com fins de sabotagem. Ocorreu porém um fato interessante que veio a movimentar a execução do plano de defesa, poucos dias após a sua elaboração: um avião desconhecido soltou paraquedistas, na região TAVIANO-SUVIANA, indo a seguir espantafazr-se em PORRETA THERME. Os elementos escalados tomaram posição na caça aos supostos sabotadores inimigos, mas verificando em seguida ter sido um acidente com um avião americano.

6.3.b O emprêgo da Engenharia, em detalhes, foi o seguinte:

REMOÇÃO DE NEVE - nas estradas a cargo do Batalhão

- do campo de pouso brasileiro ao SO de CASTEL DI CACCIO
- das ruas de PORRETA THERME, de acesso ao QG da DIE
- de instalações diversas de unidades da divisão, atendendo a pedidos.

ESTRADAS - reparações, melhoramentos e conservação (incluindo a remoção de neve), nos seguintes trechos:

- Estrada 64, de PORRETA THERME a LIZZANO (1a. e 3a. Cias)
- PORRETA - BELLAVISTA (3a. Cia.)
- CASTEL DI CACCIO - RIOLA (3a. Cia.)
- caminho para GRANAGLIONE: da encruzilhada com a estrada 64 até BORGO CAPANE (1a. Cia)
- SILLA - GAGGIO MONTANO (2a. Cia.)
- SILLA - BOMBIANA (2a. Cia.)
- CROCIALE - Encruzilhada 612 (1a. Cia.)
- CA DI BATISTA - LE FOSSE (1a. Cia.)
- CASALE - OSTERIA (1a. Cia.)
- SILLA - BORRA (2a. Cia.)
- CASACCE - DOCE (2a. Cia.)
- L 587613 a L582180 (2a. Cia.)
- RIOLA VECCHIA - MONTE CAVALLORO (3a. Cia.)
- Encruzilhada 260 - PALAZZO (3a. Cia.)
- MARANO - VOLPARO (3a. Cia.)
- L 600128 a LASOLA (3a. Cia.)

CAMPOS MINADOS - Lançamento de dois pequenos campos de minas AC, um na região de IL BOSCO - SERRA e outro ao S de BOMBIANA, pela 2a. Cia.

DESTRUIÇÕES - Preparo de cargas de destruições em 14 pontos diferentes das comunicações, tendo em vista o plano de destruições elaborado no mez de Dezembro p.p.

1a. Cia.

- Ponte de circunstância do "by-pass" de CROCIALE, com 32 petardos de 1/2 libra de TNT;
- Pontilhão em L-564158, com 60 petardo de 1/2 lb de TNT;
- Ponte de alvenaria em LASTRA ROSSA, com 165 petardos de 1/2 lb de TNT;
- Ponte de alvenaria sôbre o fosso BURGONE (L-525140), com 599 petardos de 1/2 lb de TNT.

2a. Cia.

- BAILEY, 50', DS, em L-604156, com 176 petardos de 1 lb de TNT e 160 lb de carga concentrada;
- BAILEY, 70', DS, em L-607159, com 156 petardos de 1 lb de TNT e 120 lb de carga concentrada;
- BAILEY, 60', DS, em MARANO (L-628194), com 156 petardos de 1 lb de TNT e 80 lb de carga concentrada;
- Ponte metálica em L-610167, com 40 petardos de 1 lb de TNT e 4 cargas concentradas de 40 lb cada uma.

3a. Cia.

- Boeiro na estrada 64, L-654198, com 480 lb de TNT (fornilho tipo);
- Obstrução da estrada para MONTE CAVALLORO, em L-658207, com 480 lb de TNT (fornilho tipo);
- BAILEY de RIOLA, em L-649199, com 1.000 lb de TNT;

- Entroncamento em L-627203, com 1000 lb de TNT (fornido pelo tipo, reforçado);
- Pontilhão em L-641199, com 500 lb de TNT;
- BAILEY em L-654194, com 1000 lb de TNT.

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO - Reconhecimento e construção de um PO avançado, em CASA M. de BOMBIANA (L-587190), pela 2a. Cia. Eng. tendo sido utilizados 1300 sacos de terra e 5 chapas de ferro ondulado. O trabalho foi iniciado a 261800 e concluído a 270430, conseguindo-se o maior êxito, em face da proximidade do inimigo que não notou a construção.

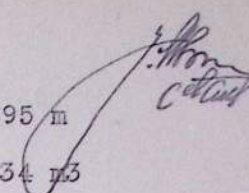
ABASTECIMENTO D'ÁGUA - Foi instalado, pela Cia. Cmdo. e Serv., um ponto d'água em L-584116

DEFESA CONTRA PARAQUEDISTAS - Conforme previsão do emdo. da D.I. coube ao 9º B.E. a defesa de uma zona constituída por uma pequena área, de SUVIANA até CASTEL DI CACCIO exclusive, em comprimento e desde a estrada 64 exclusive até o rio RHENO (exclusive). Foi elaborado um plano e tomada as providencias para sua execução imediata no caso de necessidade, bem como mantida constante ligação com as zonas vizinhas.

6.4 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS REALIZADOS (Janeiro 1945)

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	1.410 m
	- reparação	1.755 m
	- melhoramentos	1.900 m



	- conservação	166.295 m
	- movimento de terra	134 m3
	- empedramento	224 m3
Obras darte	- boeiros construídos	31
	- BAILEY reparada	1
	- ponte reparada	1

MINAS E DESTRUICÕES

Minas AC colocadas	904
Minas AP colocadas	14
Minas AP retiradas	2
Destruições preparadas	14

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO

PO construído	1
Rêdes de arame (colocação nas estradas)	500 m2

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Ponto d'água instalado e operado	1
Volume distribuído	1.377 m3
Instalações elétricas em outras unidades	3

MANUTENÇÃO

Viaturas consertadas	88
Viaturas socorridas	85
Maquinas consertadas	3

OUTROS TRABALHOS

Mapas e cartas distribuídos	1.377
Reconhecimentos de Engenharia	10

6.5 BAIXAS

Durante o mes de Janeiro o B.E. não sofreu baixas.

7. FRONT DE BOLOGNA (12 a 17 de Fevereiro de 1945)

7.1 CONTINUAÇÃO DA SITUAÇÃO DEFENSIVA

O longo período de estabilização da frente BELVEDERE-CASTELLO-ROCCA PITIGLIANA-SOPRASSASSO- CASTEL NUOVO, durou desde meados de Dezembro de 1944, após o segundo ataque fracassado ao MONTE CASTELLO, até 17 de Fevereiro de 1945, quando começaram as modificações, movimentações, substituições e ordens para o 3º ataque, que foi realizado a seguir e resultou vitorioso, em face de um maior e mais judicioso emprêgo dos meios e das bem ajustadas operações de conjunto da 10a. Divisão de Montanha e da la.D.I.E.

Nesse período de estabilização que precedeu a conquista de MONTE CASTELLO, ROCCA PITIGLIANA, SOPRASSASSO e CASTEL NUOVO, a situação e os trabalhos foram sempre os mesmos a que já nos referimos no mez de Janeiro ultimo, visto o inverno continuar, haver ainda alguma neve nas estradas e nas montanhas e iniciar-se o degelo, aumentando em consequência os trabalhos na rede de estradas a cargo do B.E.

7.2 INSTRUÇÃO DE MINAS E DESTRUIÇÕES

Esta fase de "calma" relativa foi aproveitada pela divisão para instruir seus elementos especializados, em minas e explosivos. O Batalhão foi encarregado de dirigir e ministrar esta instrução, o que foi realizado em SUVIANA, por oficiais do Batalhão, aos PELOTÕES DE MINEIROS dos três Regimentos de Infantaria, em dias alternados. O material utilizado para a ins-

trução foi fornecido pelo próprio Batalhão e proveniente de ações anteriores (material retirado de trabalhos do inimigo).

Nesta mesma época o B.E. realizou também uma instrução para os seus próprios homens, ministrando dois cursos: um de informações e outro de minas e explosivos. O primeiro para o pessoal da Sec. de Informações (S-2) e alguns elementos escolhidos nas Cias. para fins de reconhecimento. O segundo curso foi realizado para cerca de 40 homens de cada Cia. de Engenharia, empregando material americano e do Eixo. O 1108 Regimento de Engenharia americano, unidade do IV CORPO forneceu por empréstimo quadros auxiliares para a instrução.

7.3 EMPREGO DA ENGENHARIA (resumo)

O emprego da Engenharia neste período pode ser resumido em

- remoção de neve
- manutenção em tráfego da rede de estradas
- levantamento de um campo de minas AC
- abastecimento d'água
- instalação e funcionamento de uma unidade de banho, tipo 32 homens, em PORRETA THERME, para utilização pela tropa brasileira.

*Assinado Rom
Celant*

8. FRONT DE BOLOGNA. O 3º e ULTIMO ATAQUE A MONTE CASTELLO
(18 a 28 de Fevereiro de 1945)

8.1 O PLANO ENCORE

A 17 de Fevereiro chegava do IV CORPO o plano de manobra organizado pelo mesmo, no qual era esboçada a operação das grandes unidades do CORPO para a ofensiva conjunta que deveria redundar na queda de BELVEDERE e MONTE CASTELLO. É interessante transcrever aqui trechos desse plano:

MISSÃO DO IV CORPO

O IV CORPO numa primeira fase das operações vai apoderar-se da crista M.BELVEDERE - M. TORACCIA, M.CASTELLO e da crista CIMON DELLA PIELLA - LA SERRA.

MISSÃO DA 1ª. D.I.E.

A 1ª. D.I.E. tem a missão de, em ligação com a 10ª. de Montanha, apossar-se de M.CASTELLO e da região de RONCOVECHIO - LA SERRA - SENEVEGLIO.

....

.....

(3º) A ENGENHARIA tem a missão de levantar minas em benefício dos "tanks", limpar o terreno à retaguarda do escalão de ataque do 1º R.I. e de restabelecer o tráfego na estrada GAGGIO-MONTANO-MALANDRONE.

8.2 A O.G.O. nº 20, de 18-II-45, da D.I.E. PARAGRAFO ENGENHARIA.

Enquanto a 10ª. Divisão de Montanha se preparava para desencadear seu fulminante ataque ao BELVEDERE, -fase A do plano

ENCORE, --a la.D.I.E. ultimava seus preparativos para as próximas operações. A 18 emitia a sua O.G.O. nº 20 em que fixava os detalhes das operações. A ENGENHARIA competia:

- A - o acompanhamento do ataque no quarteirão centro pelo II/11º R.I. reforçado, por um Pelotão da 2a. Cia. do B.E.
- o acompanhamento do ataque a ser processado pelo 1º R.I. (ataque principal), pela 1a.Cia. do B.E.
- as comunicações ficariam a cargo das 3a. e 2a. Cias. do B.E. (menos 1 Pel), reforçadas por uma Cia. do 235 americano, menos 1 Pel., que ficaria em reserva.
- B - as missões de
 - limpeza de campos minados, particularmente em proveito dos carros e neutralização dos dispositivos de destruição,
 - reparação e conservação das estradas

GAGGIO MONTANO-LA RONCOLE-ABETAIA

SILLA-BOMBIANA-ABETAIA

SILLA-C.CROCETTA-PREMAROLA-LA CA

A 20, segundo o Boletim de informações nº108 desse dia, iniciou a 10a. de Montanha sua ofensiva sobre o M.BELVEDERE-GORGOLISCO, com resultados satisfatórios. A 21, já conquistado esses objetivos, progredia no seu ataque na direção NL.

Nesse mesmo dia, conquistada o 1º R.I., às 1740, o MONTE CASTELLO.

A ENGENHARIA nos dias que precederam o ataque ao MONTE CASTELLO executou os seguintes trabalhos importantes para atender às necessidades dos sub-setores do CENTRO e OESTE, que constituíam a frente do ataque:

- retirada pela 1a.Cia. de um pequeno campo minado, lançado anteriormente pela nossa Infantaria, no MORRO DE GABBA (L-537162);
- intensificação, pela 2a. Cia., dos trabalhos de melhoramento e conservação da estrada SILLA - BOMBIANA e sua variante C.CROCETTA - C.PRENAROLA, que seriam os eixos de adução e evacuação que alimentariam o grande movimento de veículos em face das necessidades do ataque diversionário que realizaria o II/119 R.I. às posições inimigas do MONTE CASTELLO. Aliás êsses melhoramentos foram prolongados até um pouco além de ABETAIA, incluindo retirada de minas e detecção da estrada, em pontos que ainda constituíam caminhos de patrulhas, vulgarmente chamados "terra de ninguém" ;
- a 3a. Cia. que se achava engajada em trabalhos nas linhas de comunicações, em proveito dos sub-setores N e L que permaneceriam na defensiva, sem tomar parte na operação em vista, preparou-se para deixar provisoriamente paralisados êsses seus trabalhos, realizando reconhecimentos no local em que deveria construir a primeira ponte (LA GRILLA), os quais vieram confirmar as informações anteriormente fornecidas pelo S-2 do Batalhão;

- Os órgãos do comando e estado maior (Seção de Operações, Seção de Informações e disfarce, Seção de Reconhecimento, etc.) cooperaram desde o início nas respectivas atribuições, quer elaborando ordens, estabelecendo as necessárias ligações com outras unidades, brasileiras ou americanas, fornecendo informações sobre as comunicações, campos de minas, cursos d'água, efetuando reconhecimentos de engenharia, etc. etc.

8.4 TOMADA DO DISPOSITIVO

Na madrugada do dia do ataque (20-II) as três Cias, de Engenharia do Btl. iniciaram seu deslocamento para os pontos determinados nas ordens de operações, colocando-se assim em condições de poder cumprir as missões recebidas.

A 1a. Cia. iniciou o seu movimento às 200200 com 2 pelotões vindos de MOLINO DEL PALLONE e outro de PORRETA THERME na direção de GAGGIONMONTANO e vizinhanças, onde lhe competia esperar a hora H para dar início ao acompanhamento do 1º R.I., em cujo apêio se achava. Enquanto o comando da Cia. ficava em SERRETONE, juxtaposto ao daquele Regimento, os seus pelotões bivacavam respectivamente em GAGGIO MONTANO, LA CASONA e CA DI TOSCHI, completamente equipados com o material necessário à detecção e ao levantamento de minas nas estradas ou caminhos na direção de MONTE CASTELLO,

A 2a. Cia. também desde cedo instalou em BOMBIANA o pelotão que deveria acompanhar o 11/11º R.I. mantendo o res-

-35-

tante do seu efetivo nos intensos trabalhos de comunicações a seu cargo.

A 3a. Cia. ficou estabelecida ao longo da rua principal de PORRETA THERIE. Sua missão era construir duas pontes BAILEY, uma em LA GRILLA e outra em GAMBIANA, construções essas a serem feitas durante o ataque. Nessa rua de PORRETA aguardou o resultado da ligação feita com a 1029 TREADWAY COMPANY, que deveria transportar o material pesado ao local dos trabalhos, e consequentemente a hora de entrar em ação.

Os diversos órgãos do comando e estado maior do Batalhão se estabeleceram em pontos importantes, de modo a poder ser mantido a direção e controle da unidade, mantendo-se em ligação constante com o PC do comandante do ataque e das unidades empenhadas, de modo a deixar garantida e oportuna a entrada em ação, sucessivamente dos nossos elementos de Engenharia.

8.5 TRABALHOS EXECUTADOS DURANTE O ATAQUE

Em resumo foram os seguintes os trabalhos executados durante o ataque:

A 1a. Cia. realizou com eficiência o acompanhamento do 1º R.I., fazendo a detecção das estradas e caminhos imediatamente após o primeiro escalão do ataque, com a repartição judiciosa de seus meios : um pelotão para cada Batalhão de Infantaria. O seu trabalho foi iniciado no dia 20, terminando a 22. Atuaram seus homens sempre nas proximidades do inimigo, em zonas batidas diretamente pelos seus meios de fogos e em terreno abandonado pelo adversário. Sua missão foi cumprida, tendo sido levantadas 169 minas e retiradas 51 amadilhas alemãs.

Convem assinalar o seguinte fato: durante o ataque ao BELVEDERE pela 10a. de MONTANHA e pouco antes do início do ataque brasileiro ao CASTELLO, a 1a. Cia. fez um prisioneiro alemão; tratava-se de um soldado que espavorido descia a montanha, onde nossas aviação e artilharia haviam dizimado as posições de sua Companhia.

A 2a. Cia., além da conservação das estradas necessárias ao ataque, realizou com êxito o acompanhamento do II/11º R.I., detetou o eixo principal na direção de ABETAIA e mesmo além desta localidade e mais ainda, cumpriu uma missão "extra" a pedido dos nossos infantess: limpou de minas algumas casas de ABETAIA, até então "terra de ninguém"; convem salientar que seus trabalhos em ABETAIA foram realizados próximos ao inimigo, enquanto essa cidade ainda era batida por morteiros e Artilharia do Eixo. A 2a. Cia. além de muitas minas colocadas por nossos próprios infantess para cobertura de suas posições, retirou também cerca de 50 minas e armadilhas inimigas.

A 3a. Cia. tinha como missão o lançamento de duas pontes BAILEY. Cumpriu-a igualmente muito bem. A primeira ponte em LA GRILLA, para 24 t, media 120 pés e foi construída a partir das 1600 horas de 21. Às 0030 horas do dia 22 estava a mesma concluída. Logo a seguir e sem descanso para os homens foram iniciados os serviços para a 2a. ponte. Às 0200 horas da madrugada de 22 era feito o reconhecimento sobre o rio GAMBIAIANA, que acusou um vão de 110'. Os trabalhos propriamente ditos de construção foram iniciados às 0800 e concluídos às 1920 do mesmo dia, quando o M.CASTELLO; apesar de quasi

conquistado ainda possuía elementos inimigos em fanática resistência. Detetou também a estrada CAGGIO MONTANO-ABETAILA, não encontrando minas.

8. 6 TRABALHOS EXECUTADOS APÓS O ATAQUE

Logo após a conquista de MONTE CASTELLO a nossa Engenharia continuou em seus trabalhos de reparação e conservação das vias de comunicações, o que, aliás sempre sem descanso, estava fazendo antes.

A 1a. Cia. teve a seu cargo os caminhos montanhosos para C.DI ZOLFO e FORNELLO, no M.CASTELLO, e, dois dias depois, mais três outros galgando o BELVEDERE, em substituição aos engenheiros da 10 a. Divisão de Montanha americana.

A 2a. Cia. continuou com seus trabalhos no eixo SILLA- BOMBIANA.

A 3a. Cia. retornou às suas atribuições em proveito dos sub setores Norte e Leste.

A Cia. de Cmdo. e Serviços continuou com suas atribuições normais em proveito do Batalhão e da própria divisão, De seus serviços convem salientar sua eficiência na manutenção das viaturas, o abastecimento d'água para todas as tropas e as instalações diversas realizadas.

8.7 BAIXAS

Nas operações para a conquista de M.CASTELLO, estiveram as três Cias. de Engenharia sempre empregadas na frente, e, conseqüentemente no raio de ação das armas inimigas. Apesar dis

so, as baixas a lamentar forem apenas de 1 morto e 3 feridos.

8.8 DETALHES DOS TRABALHOS REALIZADOS PELO 9º B.E. NO EIXO PRINCIPAL DO ATAQUE

Para melhor verificação do relêvo desses trabalhos, transcreveremos os seguintes trechos das partes de combate das Cias. de Engenharia do Btl.

1ª. Cia. de Engenharia (parte de combate de 28/II/45)

" Tendo em vista a ordem geral de operações nº 8 do 9º B.E. e de nº 9 do Regimento SAMPAIO, para o ataque ao M.CASTELLO, a 1ª. Cia. de Engenharia recebeu a missão de fazer o acompanhamento do 1º R.I. ao combate.

Em consequência, no dia 20/6/45 desloquei o meu PC para junto do 1º R.I. em SERRETONE (L 561158) e ficando os pelotões estacionados em

1º Pel. - LA GRILLA (L-563171), junto ao PC do II Btl.

2º Pel. - LA CASONA (L-563172), junto ao PC de III Btl.

(8ª.Cia.)

3º Pel. - LA DI TOSCHI (L-573175), junto ao PC do III Btl. (7ª. Cia.)

O ataque teve inicio na tarde do dia 20 culminando a 21 com a tomada de M.CASTELLO.

De acôrdo com a O.G.O. nº 9, a 1ª. Cia. recebeu a missão de acompanhar o 1º R.I. ao ataque com o objetivo de

- limpar o caminho entre GAGGIO MONTANO - CAPELLA

Alfonso
Cutland

DI RONCHIDOS e a estrada asfaltada entre SACCHIO
MONTANO e LA CA;

- limpar uma faixa de terreno na direção LA DI
TOSCHI-C.VITELLINI - 887 - M.DE LA CASELINA -
SERREVEGLIO;
- limpar uma faixa na direção de LA CASONE - LE
RONCOLE - 803 - 977 - MALANDRONE - LA SERRA -
RONCOVECCHIO.

A la. Cia. de Engenharia dentro das missões que fo-
ram atribuídas, algumas modificadas, reduzidas ou am-
pliadas no decorrer das operações, executou o seguin-
te:

- detecção de L-551168 a 945182; L-566178, a
574184 a 572190; L-574175 a 573183; L-563172,
562181 a 562190; L-566178, 571181 a 566184.
- pontos 776 e 803: retiradas 10 tellermines, 20
granadas de retardo, alemãs, com trip-wire, 1
mina de vidro com liquido não identificado, a
qual foi encaminhada ao IV CORPO para estudos.
- em frente a casa de 803 (L-568186): retirada de
2 bubitrap luminosos, 6 minas de estaca com
trip-wire;
- Em L-568185: retirada de 22 minas de concreto, 11
granadas ovo, 14 stick granades, quasi todas com
trip-wire partidos pelo efeito dos fogos da Ar-
tilharia;
- Em L-572184: foi assinalado um grande campo mina-
do no qual foram encontradas: 17 minas de concre-

to AP, 3 tellermineiras ativadas;

- Em L-570184, foi assinalado um campo minado de onde foram retiradas 28 minas de concreto AP, todas já deslocadas pelo efeito dos fogos da Artilharia;
- Em L-565187: retirada de 11 tellermineiras nº 4 e 4 stick granadas com bubitraps;
- Em L-572184: retiradas 28 minas de concreto AP;
- Em L-578185: 15 minas retiradas
- Em L-576182: 19 minas retiradas
- Em L-579189: 9 tellermineiras retiradas.

Foi feito um prisioneiro alemão, desertor, pelo Cabo WALTER CINTURILHO que se encontrava como motorista deste comando junto ao PC avançado do 1º R.I.

Os trabalhos de limpeza de minas ~~pros~~seguiram até o dia 22 e 23, quando a Cia. recebeu ordem de se recolher ao primitivo estacionamento, recebendo então a missão de preparar para o tráfego por jeeps, as estradas CAMBAIANA - C. ZOLO - RONCOLE - C. VITELLINE - cota 887 -. "

3a. Cia. de Engenharia (parte de combate de 1-III-45)

" Tendo em vista as ações que culminaram com a tomada do M. CASTELLO, esta Cia. cumpriu a missão de entregar ao tráfego a estrada GAGGIO MONTANO-ABETAIÁ, obedecendo os trabalhos a seguinte sequência:

- dia 210800 foram executados os reconhecimentos preliminares. A esta hora a Cia. já reunida em local

apropriado aguardava o desenrolar das operações e a hora de iniciar os trabalhos. As 12 horas foi lançada a turma de mineiros encarregada delimitar de minas a estrada. Simultaneamente foi iniciada a descarga dos caminhões que conduziam a 1a. BAILEY a ser lançada (L-55351695). As 1600 foi iniciada a construção da ponte. As 2430 passava pela mesma o primeiro jeep, conduzindo feridos. A ponte ficou com as seguintes características: TS, 120', cl 24.

- dia 22. As 0200 horas foram lançadas as turmas para os reconhecimentos preliminares sobre o local da segunda ponte destruída existente no eixo a restaurar e iniciada a descarga dos caminhões que transportavam o material para a segunda BAILEY. As 0800 tinham início os trabalhos de construção da ponte (L56251785); simultaneamente outra turma de mineiros era lançada para examinar a estrada até ABETAIA. As 1920 dava a ponte passagem ao primeiro veículo, uma ambulância. Ficou esta segunda ponte com as seguintes características: TS, 110', cl 130. Toda a Cia. foi empregada e, felizmente, só teve 2 homens com ferimentos leves, recebidos no manuseio do material. A missão foi executada às vistas do inimigo e várias vezes interrompidas pelo bombardeio. "

2a. Cia. de Engenharia (parte de combate de 6-III-45)

" Em cumprimento às ordens recebidas, participo ter havi-

-58-

do a seguinte participação desta Cia. na fase ofensiva que ora se desenrola:

- 6º Pelotão: acompanhando ao II/11º R.I., com PC em DOCCÉ. Na noite de 19 retirou um campo minado nosso, em 791, o qual continha 20 minas M1A1 e fez a limpeza da estrada BOMBIANA - ABETAIA, até L-578190. Na noite de 20 levantou dois campos minados lançados pela Infantaria, na margem direita do RIO MARANO, à frente das nossas posições de PA, de modo a permitir o deslocamento encosta abaixo dos elementos da Infantaria. Foram retiradas 33 minas M2 em L-59601960 e 26 minas M2 em L-59951965. No dia 21, de tarde, retirou um campo minado no km 15 da estrada GAGGIO MONTANO - ABETAIA, limpou a casa a direita da mesma, retirando de seu interior 4 bubitrap de tração e da parte externa um "very light". Foi solicitada pelo cmt. do II/11º R.I., com urgência, a limpeza de algumas casas em ABETAIA e terrenos adjacentes, de modo a permitir nessa noite a instalação de um pelotão efetivando a ocupação desse logarejo, pois a região estava toda minada, tendo sua unidade já sofrido várias perdas por minas estando a tropa já meio alarmada. Esta missão de sacrifício foi cumprida pelo 6º PELOTÃO. Nesta mesma noite os CARROS deveriam se deslocar até ABETAIA e outros elementos de Infantaria até L-581192 e à frente de FALFARÉ, onde existiam bubitrap colocadas pela Infantaria. Foi necessário um grande desdobramento de missões arriscadíssimas pela própria natureza dos trabalhos a realizar e pelo fogo inimigo sobre ABETAIA e imediações.

A noite, para proteção dos homens em trabalho, foi lim-
pa de minas a estrada até o entroncamento das de BOMBIA-
NA e GAGGIO MONTANO, sendo retiradas 9 tellermines nº2.
Foram limpas em ABETAIA 2 casas e terrenos vizinhos, sendo
avisada a Infantaria e CARROS que já poderiam se deslo-
car para ABETAIA. Na 3a. casa a ser vasculhada, depois
de verificado 2 quartos, o 3º Sgt. PIRES (Luiz Ribeiro)
caiu numa armadilha acionando sem querer o dispositivo
detonador escondido, acarretando sua morte e ferindo o
restante da turma de limpeza em trabalho nessa casa:
SGT. DIDIO, CABO BRANQUINI e SOLDADO ARAUJO (nº 650).
Estes três feridos foram imediatamente socorridos e e-
vacuados. O SGT. PIRES foi soterrado, só podendo ter sido
removido no dia seguinte. Foi limpo o caminho L-578190
a L-581192, inclusive as casas, demarcando com giz os
objetos possíveis de estarem "trapeados". Nesta mesma
noite, outra turma, a pedido da Infantaria, procedeu a
limpeza de uma faixa na região ao NO do MORRO DELL'ORO,
na encosta para o rio MARANO, tendo localizado e remo-
vido 4 "bubitraps" dispersos que faziam parte de uma
cinta de proteção lançada pela Infantaria, e verificados
outros locais, nada mais tendo sido porém encontrado.
Verificou-se que dos campos de minas lançados pela In-
fantaria, os mais importantes foram bem feitos e amarra-
dos e em consequência de retirada facilitada, enquanto
que os "bubitraps" disseminados pela encosta do MARANO
não foram devidamente amarrados no relatório. Assim,

num deles consta como existindo 5 "bubitraps" em uma linha de quase 600 metros, não sendo porém dada a locação de cada um, o que tornou o trabalho penoso e difícil. As dificuldades foram acrescidas por ser o terreno em meia encosta, sob as vistas do inimigo, obrigando o trabalho ser realizado à noite e além do mais, por terem sido as armadilhas colocadas com a neve e algumas já explodido com o tempo. Essa exploração veio demonstrar a necessidade de um bom relatório, bem amarrado ao terreno, sem o que os campos amigos se tornam tão nocivos e perigosos quanto os lançados pelo inimigo. Prosseguindo foram retiradas mais 6 "bubitraps" na região de FALFARE (L-585194). Tudo indica que além das medidas tomadas com o conhecimento das unidades, houve emprêgo local ^(de minas) para proteção aproximada de algumas posições e que com as substituições foram deixadas no local, acarretando um temor para os ocupantes da posição, que costumavam dizer "dahi para a frente têm minas", numa encosta extensa, sob as vistas do inimigo.

O PELOTÃO foi além das expectativas, cumprindo missões ariscadas e de verdadeiro sacrifício, demonstrando uma noção do cumprimento do dever elevada a um alto grau, tudo fazendo para o bom êxito da unidade a que devia apoiar.

A 22 a Cia. recebeu ordem de suspender o acompanhamento ao II/11º R.I. A 23 e dias subsequentes passou a trabalhar na estrada SILLA - BOMBIANA. A 27 retirou um campo minado que havia lançado anteriormente em L-58181793, num total de 680 minas, tipo M1A1, das quais uma explodira em consequência do arreben-

- 66 -
tamento de granadas inimigas sôbre o campo".

8.9 PREPARO DAS POSIÇÕES CONQUISTADAS PARA PROSSEGUIMENTO DA OFENSIVA

A 23 de Fevereiro estava concluída a execução da 1ª fase do PLANO ENCORE, com a conquista, nas vésperas, do MONTE CASTELLO pelas tropas brasileiras.

A situação transformou-se consideravelmente. Nossos infantess observavam agora o inimigo, de posições mais elevadas, as mesmas que ele havia ocupado durante tanto tempo e objetivo principal nos dois insucessos de nossas forças na campanha da ITALIA.

A ENGENHARIA nesses últimos dias de Fevereiro que se seguiram à operação vitoriosa de MONTE CASTELLO voltou aos trabalhos rotineiros de estradas e minas. Assim

- assegurou o trafego nos caminhos

GAGGIO MONTANO - MALANDRONE

GAMBAIANA - Cota 875 (L-563178 e L-558193)

SILLA- BOMBIANA- ABETAILA -MALANDRONE

C.GROCETA - PREMAROLA

PORRETA THERME - C.BELLAVISTA

CASTEL DI CACCIO - ROCHETTA MATTEI

RIOLA - MONTE CAVALLORO (ponto 260) - PALLAZO

MARANO - ROCCA PITIGLIANA

- em minas e destruições, trabalhou na

- retirada de minas e bubitrapss de diversos tipos

(concreto, stick granades, tellermines, stock mines, Topft mines, ...) nos pontos L-568185, L- 572184,

L-570184, L-565187, L-572184, L-588178, L-574182, *Calçada*

etc..

- Localização de campos minados em L-57851880
 - localização de armadilhas em L-578189
 - limpeza e detecção de estradas
- (detalhes nos boletins de informações n^{os} 112 a 117 de 24-II a 1^a-I-1945)

8.10 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS REALIZADOS (Fevereiro 1945)

COMUNICAÇÕES

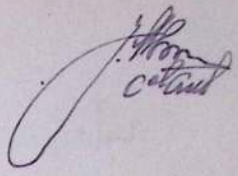
Estradas	- construção	1.270 m
	- reparações	4.090 m
	- melhoramentos	1.100 m
	- conservação	148.475 m
	- movimento de terra	322 m ³
	- empedramento	539 m ³
Obras d'arte	- boeiros, construção	15
	- Pontes BAILEY, construção	2
	- Pontes reparadas	1

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AC retiradas	219
Minas AP retiradas	96
"Bubitraps" retiradas	81

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Volume d'água distribuido	3.322 m ³
Unidade de banho instalada	1
com um consumo d'água de	8.792 m ³

MANUTENÇÃO DE VIATURAS


Viaturas consertadas	128
Viaturas socorridas	136
Máquinas consertadas	12

MISSÕES TÁTICAS

Acompanhamento da Infantaria	3
Acompanhamento de CARROS	2

OUTROS TRABALHOS

Reconhecimentos de Engenharia	6
Distribuição de mapas e cartas	2.631
Instalações elétricas	17

8.11 BAIXAS

No mez de Fevereiro sofreu o Btl. 11 baixas, dos quais 3 mortos e 8 feridos.

Convem relatar aqui os pormenores da morte do 3º Sgt. LUIZ RIBEIRO PIRES da 2a. Cia. de Engenharia, a 21 de Fevereiro de 1945, quando com seu Pelotão realizava o acompanhamento do II/11º R.I., na direção ABETAIA- CASTELLO.

Havia chegado na vespera do ataque ao MONTE CASTELLO da "ENGINEER SCHOOL" do MTOUSA, em DUGENTA, provincia de NAPOLIS, onde fora classificado no primeiro lugar de sua turma. Não estando escalado para tomar parte na operação, insistia junto a seu comandante de Cia., obtendo permissão para tomar parte na mesma.

Na madrugada de 21, após ter passado a noite nos trabalhos de limpeza de minas em proveito da infantaria atacan-

te, o seu Pelotão ia repousar um pouco. Esta praça porém, em vez de fazer o mesmo, reuniu três ou quatro dos seus homens e, atendendo a um pedido particular de um tenente da Infantaria (pois a sua missão já havia sido cumprida), foi limpar de minas e armadilhas algumas casas de ABETAIA, então ainda "terra de ninguém", para repouso dos infantes até o clarear do dia. Era êle o melhor sargento mineiro de sua Cia. e tinha confiança plena em seu trabalho. O cansaço porém de toda uma noite de trabalho e a tensão nervosa na procura de minas e armadilhas foram forçosamente os principais fatores que venceram sua técnica e sua calma nesse perigoso trabalho. Depois de haver limpo três casas acionou uma armadilha traçoceira, que fez vir abaixo a casa em que trabalhava soterrando-o e ferindo alguns de seus camaradas que estavam mais próximos. O seu corpo esvaçalhado, somente no dia imediato foi possível ser encontrado.

Que o seu nome fique gravado na história da ENGENHARIA militar, como mais um herói da F.E.B. e do Brasil!

8.12 PRISIONEIRO

Foi feito um pela 1a.Cia. de Eng. a 21-II. O mesmo foi aprisionado quando desertava espavorido de sua unidade, uma Cia. de Infantaria alemã, quasi toda dizimada pelo terrível ataque de 10a. de MONTANHA a M.TORACCIA.

J. Machado
Roberto
Calant

9. ATAQUES A ROCCA PITIGLIANA E SANTA MARIA VILLIANA

(1º a 3 de Março de 1945)

9.1 O PLANO ENCORE (fase B)

O bom êxito das operações anteriores levaram o IV CORPO a continuar suas operações ofensivas de conjunto, dentro do plano geral que havia sido elaborado (PLANO ENCORE) tendo expedido as ordens necessárias para a execução da sua segunda fase, a fase B. Sua intenção era

" prosseguir nas operações ofensivas na direção NL ".

9.2 MISSÃO DA D.I.E.

Era a seguinte a missão da D.I.E.:

"... em ligação com a progressão de ataque da 10a. de Montanha, limpar o vale do MARANO até a região de ROCCA PITIGLIANA e a região de SANTA MARIA VILLIANA ." (O.G.O. nº22 de 2/III/45, da D.I.E.)

As ótimas posições ocupadas pela D.I. (MONTE CASTELLO, etc...) já consolidadas e melhoradas nos dias imediatos ao da última ofensiva, prediziam por si mesmo o bom êxito das novas operações.

9.3 MISSÃO DA ENGENHARIA

A Engenharia, segundo a mesma ordem de operações competia fazer

"- o acompanhamento à Infantaria na conquista de seus objetivos,

- a limpeza dos campos minados no valle do MARANO

- o restabelecimento e conservação das estradas
MARANO-ROCCA PITIGLIANA e
MARANO-SANTA MARIA VILLIANA."

*J. M. ...
Cataldi*

Para o cumprimento dessa missão deveria a Engenharia tomar o seguinte dispositivo

- " - 2a.Cia (- 2 Pel) no acompanhamento do II/11º R.I. e na limpeza dos campos minados no valle do MARANO,
- 3a.Cia. (- 1 Pel) no acompanhamento do 6º R.I. e no restabelecimento das estradas que de MARANO conduzem a ROCCA PITIGLIANA e SANTA MARIA VILLIANA,
- 1a.Cia., Cia. Cmdo. - sem alteração
- reserva: 3 Pelotões. "

9.4. O EMPREGO DA ENGENHARIA

9.4.a As ordens particulares do B.E.

Em consequência da missão atribuída à Engenharia na O.G.O. Nº 22, elaborou o B.E. a sua O.G.O. nº 9, na qual repartia a missão por suas companhias. Assim:

- " - 1a. Cia. Continuar no melhoramento progressivo e na manutenção dos seguintes caminhos:

GAGGIO MONTANO- CAPELA DE RONCHIDOS-NERA

GABBA-S.FILOMENA-COTA 766 e

CA DI CHEI-FORNACE-CARGE-GAMBAIANA

- 2a.Cia. - Fazer o acompanhamento às tropas do II/11º R.I. no ataque a ROCCA PITIGLIANA. Para isto deverá estar preparada, com os elementos necessá-

rios em BOMBIANA e entrar em ligação íntima com o cmdo. daquele Batalhão;

- conforme a referida ligação, efetuar oportunamente a limpeza dos campos minados no vale do MARANO;

- manter dois pelotões como reservas do B.E.

- 3a.Cia. - ~~Fa~~er o acompanhamento às tropas do 6º R. I. no ataque a SANTA MARIA VILLIANA. Para isto deverá estar preparada com os elementos necessários em MARANO, mantendo-se em ligação íntima com o cmdo. daquele regimento;

- restabelecer e conservar em tráfego as estradas MARANO - ROCCA PITIGLIANA e

Encruzilhada em L-625200 até STA.M.VILLIANA;

- manter um pelotão em reserva

- Cia. Cmdo. e Serv. - Continuar com suas atribuições normais."

9.4.b Localização dos P.C.

Durante essas operações foi a seguinte a localização dos PC do Btl.:

1a. Cia. - MOLLINO DEL PALONE (L-567656)

2a. Cia. - Juxtaposto ao PC do II/11ºRI (L-600183)
(DOCCE)

3a. Cia. - Juxtaposto ao PC do 6º R.I. (L-633195)
(MARANO)

Cmdo. B.E.- CAVANA (L-628097)

9.4.c A atuação da Engenharia. Partes de combate.

A ENGENHARIA cumpriu as missões que lhe haviam sido atribuídas, não somente no acompanhamento da Infantaria ao combate, como também, na detecção e levantamento de minas e na manutenção do tráfego nas estradas.

As partes de combate das Cias. relatam melhor qual a sua atuação nessas operações.

2a. Cia. de Engenharia (parte de combate, 2/III/45).

" Em prosseguimento às operações da noite de 1 para 2, em virtude de estar o II/11º R.I. sem elementos de mineiros que permitissem o cumprimento de sua missão e tendo apelado para o nosso 4º PELOTÃO, foram escaladas 2 turmas de mineiros para reconhecer, balizar e abrir brechas nos campos minados inimigos da margem esquerda do MARANO, sob a proteção de patrulhas da Infantaria. A missão foi cumprida com resultados excelentes: todos os pedidos feitos foram satisfeitos, permitindo desse modo a progressão da Infantaria em terreno inimigo, nas operações que se iriam realizar. É o seguinte o registro das patrulhas do II/11º R.I., ONDE ALIAS NÃO CONSTA A PARTICIPAÇÃO QUE TIVERAM OS ELEMENTOS DA ENGENHARIA:

A- Patrulha de 756 (593200) pela linha de crista, à 742 (589212) e BORDIGONE (596210). Regressou às 0330 horas com as seguintes informações:

- região Leste de 742 não está minada
- região ponto 657 (595213) também não está minada
- em (593211) foi tirada u'a mina AP de cimento, presa a uma árvore e ligada por um fio de aço a uma estaca.

- existe um campo minado na ravina compreendida entre os pontos 605 (593213), 706 (591215) e 742 (589212), balizado por um arame grosso, que não foi retirado.

NOTA: O trabalho técnico de minas anteriormente relatado, foi realizado pelos 3º Sgt. CARLOS GRAU e sd. CELIO F. MENDES FRANCO, que cumpriram essa difícil tarefa com muita habilidade e dispndimento, cooperando de forma decisiva para esclarecimento do terreno inimigo e dar confiança à tropa que se achava atemorizada ante a perspectiva de atravessar áreas minadas.

B - Patrulha de SENEVEGLIO (5830203) à região de ORATORE DE LA SASSONE (57585520). Partiu às 0340 horas tendo regressado às 0605 com as seguintes informações:

- o trajeto ao longo da mulateira de SENEVEGLIO até a altura do grupo das 3 casas de ORATORE, acha-se limpo

- da curva da mulateira sobre a ravina com o arroio (583203) até a altura do grupo das tres casas de ORATORE (584205), o terreno foi verificado e demarcado, nada tendo sido encontrado

- a LESTE do grupo das tres casas de ORATORE foram encontradas minas AP de concreto, sendo várias delas neutralizadas e as demais assinaladas com faixa branca. Também ahi foram encontrados bubitraps de granadas com estacas, presas a arames de tração.

NOTA: O trabalho técnico de minas acima descrito foi executado pelas praças CABO JOSÉ GALDINO, Cabo ARLINDO DOS REIS e Sd. ALEXANDRE DE SOUZA NEVES, cujas referências são

as mesmas da turma anterior. A presente turma não regressou ao Pelotão de Engenharia dada a posição muito avançada em que se encontrava com a patrulha, somente regressando na noite do dia 2.

Os trabalhos executados pelos mineiros do 4º PELOTÃO, descritos anteriormente foram alvos de referências elogiosas pelos Cmt. do 11ºR.I. e cmts. das Cias. em cuja frente foram os mesmos realizados. "

AINDA 2ª.CIA. DE ENGENHARIA (parte de combate de 8-III-45)

" A parte de combate da mesma Cia. dada dias a seguir e referente também a essas operações é interessante de ser aqui transcrita, pois revela interessantes ensinamentos sobre o "acompanhamento ao combate da Infantaria, pela Engenharia".

Diz ela:

" Em cumprimento à ordem particular nº 46, foi o seguinte o desempenho do 4º PELOTÃO, designado para acompanhar a Infantaria a ao ataque : a 1ª de Março encontrava-se esse pelotão em DOCCE para cumprimento de sua missão. Tratava-se de prosseguir na limpeza de campos minados em zonas a serem ocupadas pelo II/11ºR.I., no decorrer do ataque. Fiz as necessárias ligações com o cmt. do Btl., que expo-nos suas necessidades, dizendo que "sua tropa enfrentaria sem receio o inimigo, mas que não poderia cumprir a missão si não fossem removidas as minas existentes, principalmente para o primeiro objetivo, pois já sofrera baixas recentes; feito isto, a maior parte da missão estaria cumprida. " Como atravessar a TORRENTE MARANO durante o dia fosse impossível por ficar face ao inimigo,

o trabalho ficou para ser realizado à noite. NOTE-SE *que a* limpeza da margem direita já havia sido feita na missão anterior, de modo que a descida até o MARANO estava relativamente assegurada. Durante a noite de um para 2, duas turmas de mineiros compostas pelos Sgt. GRAU e sd. CELIO e Cabos GALDINO, REIS e sd. ALEXANDRE cumpriram magnificamente a missão, objeto de minha parte do dia 2/III. Este trabalho, embora merecesse referências elogiosas do Snr. Chefe do E. M.da D.I.E. e do cmt. do II/11º R.I. e consignados no registro de patrulhas, o foram sem constar que houvessem sido realizados por mineiros do 9º B.E. (ver Bol.Inf. 118 de 2-II-45). A segunda dessas duas turmas, que operara em SENEVEGLIO deixou de regressar ao seu pelotão por ser *da* dia e não convir expo-la, ficando estabelecido que seus elementos seriam enviados para BOMBIANA afim de integrar a turma que operaria no dia seguinte.

Quando foi dada a missão à Cia. o S-3 do B.E. , com este comando foi a DOCCO para definir o emprêgo da Engenharia, que seria o de "limpeza dos eixos de progressão, à proporção que fossem atingidos os objetivos. Desse modo, com êsses reconhecimentos iniciais o acompanhamento seria facilitado com antecedência.

Durante o dia 2 foi solicitado um reforçamento para o PO instalado em MORRO DEL'ORO, o que foi feito com o emprêgo de 600 sacos de terra e 6 peças de madeira.

Na tarde desse mesmo dia o cmt. do II/11º R.I. previu a possibilidade de turmas de mineiros acompanhar a progressão da Cia. DOCCO, o que foi estabelecido.

- 11 -

da Cia. CAP. CORAS, sobre o eixo principal, o que ficou estabelecido dentro do critério já assentado anteriormente com o S-3 da Engenharia. De modo a não subdividir a turma de mineiros da Engenharia, outros do Btl. acompanhariam o CAP. HENRIQUE em outro eixo, muito distante do primeiro.

Às 2000 horas partiu o TEN. VIVEIROS, com a turma, para o PC do Cap. CORAS, em FALFARE, o qual se deslocaria mais tarde para SENEVEGLIO., ficando uma turma de reserva em DOCCO. Aproximadamente às 2200 horas o ten VIVEIROS comunicou-me que estava em dificuldades, pois pelo emprêgo esperado pela Infantaria, os mineiros acompanhariam os primeiros elementos, pois haviam informações sobre a existência de minas. Esta missão competia aos mineiros do próprio regimento. Em consequência entrei em ligação com o cmt. do BE., que me comunicou ter sido estabelecido à tarde desse dia, que, devido a não participação nas operações do Pelotão de Mineiros do Regimento, fossem os nossos mineiros entre o escalão de reconhecimento e o de combate. Mostrei-lhes os inconvenientes duma missão tão arriscada quanto penosa, conhecedor do "receio de minas" de que sofre aquela unidade, posto que a limpeza de minas fosse vagarosa e exposta, enquanto o ataque num terreno amplo, convidasse o infante a uma progressão rápida se o permitisse o inimigo. Isto era porém caso já resolvido só nos restando cumprir a missão.

Como avançavam no eixo principal 2 pelotões e o acompanhamento da Cia. atacante fosse imediato, por necessidade da mesma, e para garantir os eixos de progressão, estabeleci com

o Ten. VIVEIROS que a turma de SENEVEGLIO que ficara retida *calçada* continuaria em acompanhamento ao pelotão junto ao qual se encontrava, ficando o Ten. VIVEIROS com um reserva, em contato com o cmt. da Cia. de Infantaria, para atender a necessidades que se apresentassem.

Às 0330 do dia 3, dia D, a turma deslocou-se para SENEVEGLIO; ao chegar lá, os mineiros da outra turma já se haviam deslocado para ORATORE DE LA SASSONE.

Às 0450 chegava um estafeta comunicando estarem os dois mineiros, CABOS ARLINDO e GALDINO, feridos. O Te. Viveiros acorreu ao local, encontrando no caminho o Cb. GALDINO que, apesar de ferido, trazia nos braços o cb ARLINDO, o qual perdera um pé e perdia muito sangue. Foram ambos soccorridos e evacuados pelos padiroleiros.

Como a região de ORATORE estivesse minada, os mineiros iam à frente, com seu bastão de prova vasculhando o terreno, num trabalho assas moroso e estafante. A Infantaria precisava porem progredir com rapidez; o trabalho foi acelerado e em consequencia, os dois homens feridos. Tive comunicação do ocorrido com os nossos mineiros às 0515..

Às 0800 aproximadamente avistei-me no PC do Btl de Inf. com meu cmt. cuja presença solicitara. Deslocamo-nos para o PO em MORRO DELL'ORO, onde tivemos contato com o Snr. Gen. Cmt. da Divisão. A missão nossa continuou..

Às 0930 fui chamado ao posto telefonico do PO para acionar a equipe de mineiros no sentido de apoiar o avanço de outro pelotão de SENEVEGLIO para a cota 832, passando por ORATORE. Transmiti a ordem ao TEN. VIVEIROS que iniciou o servi-

go a partir de SENEVEGLIO, abrindo uma faixa na mulateira SE-
NEVEGLIO - DRATORE. No entanto o moroso trabalho do bastão de
prova não estava de acôrdo com o avanço da Infantaria, que
precisava ser rápido. Havia porém necessidade de se empregar
o bastão de prova em face da existência de minas de madeira,
causa de baixas anteriores.. Fiquei no PO aguardando o cum-
primento da missão, tendo perdido a ligação com meu tenente
que se achava no terreno. O avanço ficou momentaneamente pa-
ralisado e a Infantaria não avançava porque dizia estar bar-
rada por campos minados e que " a ENGENHARIA NÃO HAVIA ABER-
TO BRECHAS NOS MESMOS". O caso porém era que a velocidade do
trabalho dos mineiros com o bastão de prova, ficava muito a-
quem da velocidade exigida pelo avanço. Devido às distâncias
e urgência não era possível a substituição por turnas de ou-
tro pelotão a tempo, confiando eu, que o trabalho, embora
moroso e difícil, fosse levado a bom termo.

Às 1015 aproximadamente fui chamado pelo Snr. Gen.Cmt. da
D.I. que me disse " precisamos avançar e as minas ainda não
foram retiradas". Lembrei a S.Excia. ser o trabalho lento
por sua propria natureza e para segurança dos homens que o e-
xecutam. Mandou-me sua Excia. resolver o caso in locum. Par-
ti imediatamente para DOCCE, desloquei os mineiros que lá se
encontravam em reserva, segui para SENEVEGLIO, mandando si-
multaneamente ordens para o deslocamento de outra turma de mi-
neiros do 5º Pelotão como reforço. A distancia de BOMBIANA
para lá so podia ser coberta a pé. Chegamos àquele local só
depois das 11 horas (PC Cap. Coras).

Informou-me o Cap. CORAS que premido pelas circunstâncias *J. M. Coras* fora obrigado a deslocar o pelotão, utilizando um guia conhecedor da região e os pelotões já se encontravam mais a frente, não tendo sofrido nenhum acidente com minas. Reconheci com ele os locais em torno de ORATORE, utilizando a trilha por onde havia passado a Infantaria, nas bordas da qual existiam minas e bubitrapas bem visíveis. Reconheci também pela posição dos pelotões avançados não ser possível acompanhá-los em sua progressão, que se fazia rápida, com pouca ou quasi nenhuma resistência inimiga, aparentemente não havendo mais minas a frente dessas posições.

Mandei o Ten. VIVEIROS prosseguir na faixa que havia iniciado pela manhã e mais tarde, com a chegada dos mineiros do 5º Pelotão, foi iniciada a limpeza de toda a mulateira SENEVEGLIO- ORATORE-COTA 832, para passagem dos remuniciamentos e garantir passagem segura para as tropas. Nestes trabalhos foram os mineiros empenhados até a noite. Soube mais tarde pelo Cap. Coras que a Infantaria havia atingido os objetivos.

A turma de mineiros do 4º Pel. foi rendida pelos mineiros do 5º Pel., prosseguindo nos trabalhos durante todo o dia 4, ao fim do qual tinha executado os seguintes:

- limpeza e demarcação com fita branca da mulateira de L-58302023 na direção NE e depois N, passando por ORATORE, daí para a casa da cota 832 e daí na mulateira em direção N com deflexão para L até a casa de L-585213;

- limpeza na região das 3 casas de MELA, com a retirada de diversas minas e "bubi-traps", e de um campo de minas de 300 x 15 m de onde foram retiradas cerca de 57 "stock mines";

- na região das 3 casas de ORATORE (L58422057) foi identificada uma linha continua de 3 "SCHUMINES e STOCK MINES"; das bordas da mulateira foram retiradas 6 dessas minas e colocadas as taboletas "MINAS";

- retirada de 10 schumines ao lado da mulateira em L 58422063;

- em L 58452065, sôbre uma pequena elevação existe um campo cercado, de onde foram retiradas 16 bubitrap com very-light;

- na casa em L58422070 foi limpo um quarto para a Infantaria; o restante da casa está minado, tendo sido avisada a Infantaria a respeito;

- a Leste desta casa existe um abrigo com minas e armadilhas ainda não removidas.

Como foi dito anteriormente, em detalhes, nos trabalhos preparatórios de reconhecimento noturno e limpeza de minas, a Engenharia deu o exemplo, incutindo a confiança necessária a tropa para a progressão até os primeiros objetivos, o que foi um grande passo para o cumprimento da missão pela Infantaria. Dahi por deante o fator principal seria a audacia no ataque. Durante algum tempo a Infantaria ficou paralisa-da pela existencia de minas; e os mineiros não progrediram com a velocidade desejada pela Infantaria; isto foi tentado resultando no ferimento de duas praças nossas, obrigando precauções maiores nos trabalhos a seguir de prova do terreno. Um guia a frente porém resolveria o caso, o que foi feito pela Infantaria, com bom êxito e sem acidentes com minas, permitindo a progressão dos elementos avançados.

Este comando verificou no local os trabalhos de manutenção do movimento de tropas e remuniciamento, nas áreas suspeitas e com vestígios de minas, tendo os mineiros conjugados dos 4º e 5º pelotões, aberto as faixas de segurança de maior urgência e progressivamente demarcado, neutralizado ou retirado os campos de minas adjacentes.

O trabalho de limpeza do terreno pelo Pel. TEN.VIVEIROS, foi moroso: porém ele assim o é por sua própria natureza. Não existe ainda em uso um detetor de minas eficiente que acesse a presença de minas metálicas e não metálicas. O detetor que possuímos só detecta minas metálicas, o que o torna inútil para as minas plásticas e de madeira, tão comuns nesta região. O problema só poderá ser resolvido pelo bastão de prova. Em consequência, a verificação de um terreno minado só poderá ser feita passo a passo, vagarosamente, não condizendo com a tática de avanços rápidos. Resta nesse caso à Infantaria utilizar o terreno audaciosamente, sem muito temor pelas minas, empregando os meios de que é dotada para guerra de minas, aliás nossos próprios meios.

No caso do emprego da Engenharia é necessário que seus mineiros acompanhem passo a passo, combatendo, progredindo ou rastejando, para no momento preciso e no lugar necessário, cumprir sua missão; não poupando a vida de seus elementos especializados, de difícil substituição no caso atual. Este desgaste em pessoal especializado fatalmente também prejudicará o emprego da Engenharia em outras missões de responsabilidade.

- 18 -

" ...Foram restabelecidas as estradas que ligam MARANO a ROCCA PITIGLIANA e a SANTA MARIA VILLIANA, sendo que, na última foram tapadas duas grandes brechas. Feitas deteções de todos os trechos, foram levantados dois campos de minas, um de 28 e outro de 13 minas AC. "

9.4.d MISSÃO EVENTUAL, EXTRA

Durante as operações foi feita uma solicitação urgente pelo emt. do Grupamento Oeste para

" ser detetada e limpa de minas uma área da região CAPELA DE RONCHIDOS em benefício de uma LIGHT TANK CO. que deveria entrar em posição naquela zona."

Foi feita a ligação com aquela Cia. por um oficial da 1a. Cia. de Engenharia, em L-545185, e providenciado pela mesma Cia. o pedido feito.

9.5. BAIXAS

Durante essas operações sofreu o B.E. duas baixas (feridos) por minas, no dia 3-III.

J. Machado
Boon
celant

10. ATAQUES A SOPRASSASSO - CASTELNUOVO

(4 a 10 de Março de 1945)

10.1 O PLANO ENCORE (fase C)

As operações ofensivas do IV CORPO, iniciadas a 21 de fevereiro, haviam sido executadas com completo êxito. As duas fases (A e B) do PLANO ENCORE elaborado pelo CORPO e executado conjuntamente como forças principais a 10a. de MONTANHA e a 1a. D.I.E. haviam sido concluídas, alcançando-se os objetivos previstos:

1ª - M.BELVEDERE - M.DELLA TORACCIA - M.CASTELLO

2ª - CAMPO DI SOLE - MONTE DELLA VENDETTA - MONTE DI LA
CROCCE - ROCCA PITIGLIANA e STA.MARIA VILLIANA

Restava dar execução à 3a. e última fase do mesmo plano.

Nesta, pretendia o IV CORPO

" conquistar e ocupar a linha de alturas M.GRANDE
D'AIANO - M.DELLA CASTELLANA e alturas ao NL de
CASTELNUOVO ".

As informações sobre o inimigo, ao contrário das fases anteriores eram as mais favoráveis. Diziam:

" ... A natureza e a intensidade das reações inimigas
indicam certa desorganização de suas defesas ".

E mais adiante, concluindo:

" O quadro da situação atual parece indicar que o inimigo só poderá opor FRACA resistência na defesa da linha MASSIÇO SOPRASSASSO - CRISTA que desce até CASTELNUOVO ".

Em consequência, tudo prognosticava um bom êxito para as

operações futuras, aconselhando mesmo sua execução imediata.

10.2 MISSÃO DA D.I.E.

Resolvida a continuação da ofensiva foram elaboradas e expedidas as necessárias ordens de operações para execução da fase "C" do plano ENCORE. Nesta fase cabia à D.I.E.:

" - em combinação com a progressão da 10a. de MONTANHA atacar e capturar a crista 702 - 722 - 720 - CASTELNUOVO,

- proceder à limpeza da região a NE de CASTELNUOVO."

ou, em outras palavras,

" conquistar a linha SOPRASSASSO - CASTELNUOVO ".

10.3 MISSÃO DA ENGENHARIA

A Engenharia, segundo a ordem de operações expedida (O.G.O. nº 24 de 4-III-45) tinha a seguinte missão:

" - acompanhamento às tropas de ataque na conquista do objetivo final,

- restabelecimento e conservação das estradas

RIOLA VECCHIA - MONTECAVILLORO - CASTELNUOVO -

-AFRICA e

RIOLA - AFRICA (estrada 64)".

10.4 O EMPREGO DA ENGENHARIA

10.4.a AS ORDENS PARTICULARES AO B.E.

Em consequência da missão foram elaboradas e expedidas

as ordens particulares às Cias. do B.E. (O.G.O. nº10 de 042400 de Março de 1945, do BE.) . Era a seguinte a distribuição das missões:

" 1a.Cia.- abrir e conservar a passagem para jeeps segundo a mulateira que sai de GAGGIO MONTANO (L 549168), passa em RONCHIDOS DI SOTTO, CAPELLA DI RONCHIDOS e atinge a crista topográfica CORGOIESCO-FELVEDERE;

- atender às necessidades da unidade de Carros americana (751 Bn) em posição na referida crista.

2a.Cia.- acompanhamento do I/6º R.I. ao combate, devendo, para este fim, a partir da noite de hoje, manter os elementos necessários em TURZIANO (L-643217);

- manter como reserva do Btl., em pelotão de condições de receber, a partir de 050900 de III, uma missão de reparação de estradas.

3a.Cia.- acompanhamento do 11º R.I. ao combate, devendo, para este fim, a partir de 050900 de III, manter os elementos necessários em RIOLA (L-647199);

- restabelecimento e conservação das seguintes estradas em ordem de prioridade:

RIOLA-VECCHIA - MONTECAVALLORO - CASTELNUOVO, na direção de Vergato

Estrada 64, a partir de RIOLA e na direção de VERGATO.

Cia.Cmdo. e Serv.- continuar com suas atribuições normais. "

10.4.b LOCALIZAÇÃO DOS P.C.

Durante essas operações foi a seguinte a localização dos P.C. do Batalhão de Engenharia:

B.E. - juxtaposto ao do 6º R.I. - MIRANO (L-633195)
 1a.Cia.- " " " Grup.OESTE em IL PALAZZO (543142)
 2a.Cia.- " " " I/6º R.I. em IL PALAZZO
 3a. Cia- " " " 11º R.I. em RIOLA (649200)

10. 4 .c A ATUAÇÃO DA ENGENHARIA

O 9º Batalhão de Engenharia cooperou decidida e eficientemente para as vitórias alcançadas, realizando as seguintes operações:

- acompanhamento ao combate

de IL PALAZZO a SOPRASSASSO, ao I/6º R.I. (2a.Cia.)

de SOPRASSASSO a CASTELNUOVO, ao I/6º R.I. (2a.Cia.)

de RIOLA VECCHIA a CASTELNUOVO, ao 11º R.I. (3a.Cia.)

- lançamento de campos minados

Organização de alguns campos minados (AC e AP), pela 1a.Cia. à frente do flanco defensivo constituído pelo massiço BELVEDERE - TORRACCIA.

- organização do terreno

Após o reconhecimento feito pela S-3, foi construído um obstáculo AC na estrada C.MATTARUGLIO - SANTA MARIA DI LABANTE, em L-655234, após a conquista de CASTELNUOVO

- estradas (reparação e conservação)

GAGGIO MINTANO - RONCHIO DI SOTTO (1a.Cia.)

MONTE CAVALLORO - CASTELNUOVO (3a.Cia.)

Estrada 64, de RIOLA A VERGATO	(3a.Cia.)
IAREDA DI SOPRA - C.ROVINELLI	(3a.Cia.)
QUERCIOIA - POLLIA	(1a.Cia.)
L-518167 - VOIPIANA	(1a.Cia.)

No acompanhamento ao I/6º R.I. a SOPRASSASSO e, em seguida, a CASTELNUOVO, a 2a. Cia. de Engenharia empregou dois pelotões já usando dos benefícios colhidos nos ensinamentos tirados de acompanhamentos anteriores. O seu pessoal foi empregado com decisão a frente mesmo de certos elementos de Infantaria, levantou as minas que impediam a sua progressão, combateu e fez alguns prisioneiros.

Quanto ao acompanhamento ao 11º R.I., no ataque a CASTELNUOVO, pelo flanco D, é interessante transcrever a parte de combate da 3a.Cia., de 15-III, para observação dos detalhes de sua execução.

PARTI DE COMBATE DA 3a.CIA. (15-III-45)

" De acôrdo com a C.G.C. segue abaixo o relato minucioso de como se processou o acompanhamento ao combate do 11º R.I. para a tomada de CASTELNUOVO.

1º-Plano de emprêgo da Cia.

Tendo em vista a situação tática da manobra (2 Btls. no ataque) as informações sôbre os campos minados no terreno onde se devia operar e mais a responsabilidade da Cia. no que respeita às aduções e evacuações pelos eixos de progressão, ficou assentada a seguinte distribuição dos meios da Cia. Assim:

9º Pelotão de Engenharia - Cmdo. TEN.MURILO. Designado pa-

ra acompanhar os dois batalhões de Infantaria com a seguinte missão e dosagem:

- um grupo de mineiros, comando de sargento, a duas turmas de três homens para cada Btl. e
- um grupo de reserva a disposição do TEN. MURILLO, que se devia juxtapor ao P.C. do Btl. de esfôço principal e de maior progressão.

A missão desse pelotão consistia em, marchando atraz do escalão de combate, limpar os eixos de progressão dos batalhões e intervir para a abertura de brechas em campos minados, caso as Cias. de Fuzileiros não pudessem desborda-los e ficassem, em consequência com seu avanço paralisado. Esta intervenção seria levado a efeito com toda a proteção possível da Infantaria (armas automáticas e morteiros) e uma vez fossem neutralizadas as armas inimigas que estivessem batendo o campo minado. A brecha deveria ser aberta com o emprêgo de bangalore torpedo ou pela neutralização das minas no local.

7º Pelotão de Engenharia - Comando TEN. MACHADO

Localizado em lugar apropriado, próximo e em segurança, teve por missão, tão logo a situação o permitisse, iniciar os trabalhos de reparação de estradas (adução e evacuação) e reforçar o 9º Pelotão em caso de emergência.

8º Pelotão de Engenharia - Comando TEN. JULIO

Na reserva, a disposição do comando da Cia.

A execução foi realizada como havia sido prevista, com algumas modificações causadas por deficiências que adiante se pode observar. Assim, o TEN. MURILLO mandou um sargento com o seu grupo para o BTL LISBOA. A progressão era pequena, e de início o grupo deu por finda a sua missão não tendo encontrado minas. O próprio TEN. MURILLO com os outros dois grupos (um que havia de ser empregado e o de reserva), seguiu para o Btl. RAMAGEN, que deveria fazer a maior progressão. O grupo a ser empregado foi dividido em duas turmas, uma para a 5a. Cia. (indo nesta o sgt.) e outra com a 4a. Cia. Acompanharam o Btl. à sua base de partida; ali sofreram os fogos de metralhadoras e morteiros inimigos. O avanço se processou. Pouco mais das 1700 horas já um Cap. de uma Cia. de Fuzileiros procurava o TEN. MURILLO afim de proceder a limpeza de casas para alojar o seu pessoal. Nesta ocasião este comando engajou uma turma do 7º Pelotão no trabalho de restabelecer o eixo principal, a estrada 64, no ponto (L-67290213). Nesta altura o objetivo foi alcançado e já duas outras Cias. (Caps. LAZARO e EZIO) iriam prosseguir no aproveitamento do êxito. Uma nova turma de mineiros do 7º Pelotão foi posta por este comando a disposição de um Pelotão de Carros de Combate, afim de facilitar a progressão do mesmo. A limpeza da estrada 64 continuou até o Km 39, marco 53; foram encontradas nessa inspeção 18 schumines e tellermines. A região de CARBONA foi constatada estar toda minada e, em consequência, toda ela foi balizada com fita branca.

Próximo à base de partida da Cia. CAP. LAZARO, à direita

da mulateira que vai de LA PIAGGIA a BONSONI, um campo minado com minas italianas de madeira, foi demarcado. Após a partida e já próximo do objetivo, um pelotão do CAP. LAZZARO foi detido por um outro campo minado e logo em seguida, outro pelotão acusava quatro feridos por minas e também estava detido. Na escuridão da noite nada podia ser feito, uma vez que o próprio cnt. da Cia., CAP. LAZZARO desaconselhou o emprego do bangalore torpedado, tendo em vista o sigilo da operação. O Cap. LAZZARO resolveu estabelecer-se onde se achava e aguardar o amanhecer. Os nossos elementos ajudaram a retirada dos feridos, abrindo os caminhos necessários. Ao amanhecer foram feitas brechas nos campos minados, limpas as posições de tiro e as suas vizinhanças e os caminhos indispensáveis até as estradas mais próximas. Neste trabalho foram retiradas 63 schumines, 12 minas S e 2 tellermines ativadas. Foram ainda examinadas casa e caminhos, sendo, em consequência, interditado ou limpos, conforme o caso, nas regiões de CA DI BIE, C. DI GATO, C. DI BALDINO, C. DI SASSO e PALAZZINA.

Desta forma foi cumprida a missão atribuída a Cia., sem ter tido, felizmente, baixa alguma."

10.5 OBSERVAÇÕES FEITAS SOBRE O EMPREGO DA ENGENHARIA NO ACOMPANHAMENTO À INFANTARIA

As observações a seguir foram feitas pelo Cap. cnt. da 3a. Cia. de Engenharia, logo após as operações de acompanhamento do 11.º R.I. ao ataque de CASTELNUOVO, feito por sua Cia. São as seguintes:

" No acompanhamento à Infantaria, resente-se a Engenharia de um mecanismo de execução, próprio. É necessário *de* - *Collet* finalizar os deveres do infante (pelotão de mineiros) e do engenheiro de acompanhamento. É indispensável manter a unidade de comando do pessoal da Engenharia no terreno. Abandona-lo no terreno a mercê dos comandos de Infantaria é perigoso e defeituoso. É preciso fazer crer que a Engenharia é uma tropa especializada não só em minas e que, tão logo seja possível, deve ser liberada sob pena de sentir outro setor de sua especialidade, a sua falta.

A missão da Engenharia no acompanhamento de uma tropa de Infantaria ao combate, é de lhe facilitar a progressão, quer tornando possível a sua passagem por campos minados ou outros obstáculos, quer facilitando as vias de comunicação (adução e evacuação). Não se trata de um acompanhamento no sentido lato da palavra e sim do emprêgo de elementos especializados onde e quando se fizer mister. Juxtapor a Engenharia à Infantaria, para acompanhá-la continuamente, visando campos minados é deparar com uma das duas seguintes soluções: ou se torna o infante um bom mineiro, ou se substitue o infante pelo mineiro da Engenharia, tornando-o um bom infante.

Como foi dito acima, a falta de um mecanismo de execução de Engenharia em operações dessa natureza está, inicialmente na sua falta de meios de transmissões entre os comendo hierarquicos. Assim, o sargento fica praticamente isolado do seu comandante de pelotão e este, do cnt. da

Cia., porque o meio empregado, de acôrdo com as disponibilidades, é o estafeta, único meio, o qual uma vez impossibilitado de funcionar deixa os soldados de Engenharia abandonados no terreno sem saber o que fazer. Em consequência, urge duplicar os meios, isto é, dotar a ENGENHARIA de meios de transmissões entre os cmts. dos grupos, (por exemplo, telefone magnético) e o cmt. do Pelotão e entre este e o Cmt da Cia. (rádio, "hand-talking" por exemplo). Pouco se pode esperar dos meios de transmissões próprios da Infantaria porque são normalmente por ela intendentemente usados.

10.6 BAIXAS

Durante as operações de SOPRASSASSO e CASTELNUOVO o B.E. não sofreu baixas.

10.7 PRISIONEIRO

Durante o ataque a CASTELNUOVO foram feitos pela 2a. Cia. de Engenharia cinco prisioneiros: um oficial, um sub-oficial um cabo e dois soldados. Esta Cia. esteve empenhada nas operações do ataque a CASTELNUOVO em missão de acompanhamento ao I/69 R.I. O aprisionamento foi feito no dia 5-III, por praças da Cia., sendo 3 na cota 702 e dois na Cota 720. Os mesmos foram entregues à Infantaria, afim de serem evacuados pela mesma, junto com seus prisioneiros

Assinado *Boon*
celm

11. PERIODO DE ESTABILIZAÇÃO NO FLANCO W DO IV CORPO
(11 a 31 de Março de 1945)

11.1 A MISSÃO DA D.I.E.

Concluída vitoriosamente a ultima fase do plano ENCORE no qual a 1a. D.I.E. conquistou sucessivamente

MONTE CASTELLO

ROCCA PITIGLIANA

SANTA MARIA VILLIANA

SOPRASSASSO

CASTELNUOVO

recebeu esta, ordem de se estabelecer defensivamente no flanco W do IV CORPO, substituindo a 10a. de MONTANHA, segundo a linha geral MONTE BELVEDERE (6424)- M.DELLA CASTELLANA- MONTE DE LA SPE - MONTE GRANDE D'AIANO -MONTEFORTE p MONTE DELLA TORRACCIA- MONTE BELVEDERE (5217) - PIZZO DI CAMPIANO.

Deveria a Divisão:manter essa linha geral, impedindo deslocamentos do inimigo para o S e L da mesma linha,

- designar um Btl. para constituir reserva do CORPO,

- patrulhar vigorosamente para NW da sua zona de acção mantendo contacto com o inimigo e

- manter contacto com a TASK FORCE 45.

O Q.G. da Divisão transferiu-se para LIZZANO IN BELVEDERE, onde passou a funcionar.

11.2 MISSÃO DA ENGENHARIA

A Engenharia nessa fase defensiva voltou a ter suas missões clássicas de

- assegurar as comunicações e
- lançar pequenos campos de minas

Nas O.G.O. da D.I.E. emitidas neste resto do mez de MARÇO, o paragrafo ENGENHARIA foi sempre o mesmo. Só houve alteração no dispositivo do B.E. Dizia o paragrafo:

" ENGENHARIA. MISSÃO.

- construir e reparar as estradas que permitam a ligação entre a posição de resistência e a transversal LIZZANO - GAGGIO MONTANO,
- lançar campos minados a frente das posições de resistência, particularmente face a MONTE BELVEDERE e DELLA TORRACCIA. "

Em consequência da missão do B.E. foi feita a sua repartição pelas Cias. de Engenharia nas O.G.O. do B.E. (O.G.O. nº 12 de 122000 e 13 de 191200-III-45). Nas mesmas foram dadas as seguintes ordens às Cias.:

"1a.Cia. Continuar em seus trabalhos

- de lançamento de campos de minas à frente da posição de resistência, particularmente face a M.BELVEDERE e DELLA TORRACCIA, a pedido dos cmts. dos quarteirosões Centro e Oeste;
- de melhoramento das estradas que vão de QUERCIOLA repetivamente a FOLLA e VABPIANA.

2a.Cia.- Melhorar e alargar para 1,5 via a estrada CA DI *Juliano*

BATISTA - LE FOSSE, com a maior urgência;

3a.Cia.- Abrir e melhorar para viaturas 3/4 t, o caminho

GAGGIO MONTANO - CAPELLA DI RONCHIDOS;

Cia. Cmdo. e Serv. - Continuar com suas atribuições normais. "

11.3 LOCALIZAÇÃO DOS P.C.

Durante êsse periodo defensivo os P.C. dos diversos elementos do B.E. foram localizados em

Cmdo. e E.M. - PIANACCIO (L-500100)

1a.Cia. - CASALE (L-520118)

2a.Cia. - LE MONZONE (L-563123)

3a.Cia. - CORVELLA (L-582137)

11.4 TRABALHOS EXECUTADOS PELA ENGENHARIA

De acôrdo com a missão atribuida à Engenharia nessa fase estabilizada das operações, todos os trabalhos executados pelo B.E. podem se resumir nos seguintes titulos:

Estradas e Minas.

Além de seus trabalhos normais para o melhoramento e conservação das estradas, executou o B.E. mais os seguintes trabalhos inherentes às suas especialidades, em beneficio da demais unidades divisionárias:

- lançamento de 4 campos de minas em L-497173, 496174, 544202 e 546201 (1a.Cia.),

- construção de um bypass na noite de 14/15, em L-504164 (1a.Cia.)

- empedramento de uma área de cerca de 150 m2, em L-457155, para ser utilizada pelo Serviço de Intendência para fins de abastecimentos (2a.Cia)
- retirada de campos minados em L-616208 e L-169208
- retirada de minas M1A1 em L-503166 e L-50101665
- detecção da estrada VIDICIATICO-ROCCA CORNETA, desde L-505155 até a ponte destruída próximo a R.Corneta, sendo até L-500167, na noite de 22/23 (1a.Cia.)
- Limpeza de minas no caminho entre L-488141 e L-489146 (1a.Cia)
- empedramento do bypass de L-506162 a L-504164
- construção de uma passarela sobre a TORRENTE DARDAGNA em L-469143 (1a.Cia)
- Explosão de um paiol de pólvora alemão encontrado em CA DEL COTTO, L-547194 (3a. Cia.)
- Reparação de um pontilhão em L-475121 (1a.Cia.).

Além desses trabalhos de natureza técnica realizou ainda a Engenharia missões de caráter essencialmente militar. Assim:

- manteve um serviço permanente de vigilância por patrulhas na região montanhosa a W de PIANACCIO (L-500100) e MONTE ACTO DEL ALPI (L-514100) e ao longo da estrada até SEGAVECCHIA (L-482088),
- enviou patrulha de reconhecimento sob o comando de oficial, sobre C.MANDROMINI (L-466062) a qual regressou sem novidade.

J. Hon
atual

11.5 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA
ENGENHARIA (Março de 1945)

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	4.310 m
	- reparações	14.110 m
	- melhoramentos	6.100 m
	- conservação	162.425 m
	- movimento de terra	712 m3
	- empedramento	761 m3
Obras darte	- boeiros construidos	5
	- pontes -construidas	1
	-reparadas	1
	- tranway operado	1

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AC	- colocadas	526
	- retiradas	1.046
Minas AP	- colocadas	25
	- retiradas	378
Bubitraps	- colocados	102
	- retirados	44
Cargas de destruição retiradas		22
Destruições realizadas		1

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO

Abrigo para P.C.	- construção	1
Obstáculo AC, com 40 m2 de área		1

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Pontos d'água instalados	4
Volume d'água distribuído	2.350 m3
Unidade de banho instalada	1
Consumo d'água	12.400 m3
Preparo de acantonamento	2

MANUTENÇÃO DE VIATURAS E MAQUINAS

Viaturas consertadas	76
Viaturas socorridas	44
Máquinas consertadas	12

MISSÕES TÁTICAS

Acompanhamento da Infantaria	5
------------------------------	---

OUTROS TRABALHOS

Reconhecimentos de Engenharia	5
Distribuição de mapas e cartas	2.725
Instalações elétricas	5

11.6 BAIXAS

Durante o mez de Março ocorreram, apesar do vulto das operações realizadas, somente quatro baixas.

Assinado R. P. P. Celant

12. PREPARATIVOS PARA A OFENSIVA DA PRIMAVERA
(12 a 13 de Abril de 1945)

12.1 CONTINUAÇÃO DA DEFENSIVA. PREPARATIVOS FEITOS

O período defensivo para a 1a.D.I.E. no flanco W do IV CORPO continuou até 13 de Abril. A seguir deveria ter início a grande ofensiva da primavera em toda a frente italiana. O IV Corpo iria atacar com a 10a. de MONTANHA e a 1a.BLINDADA.

A missão da nossa Divisão seria "manter a todo o custo as posições ocupadas e lançar reconhecimentos agressivos.

Enquanto se aguardava a conclusão dos preparativos para a nova fase ofensiva das operações as diferentes unidades da Divisão foram se re completando e refazendo dos esforços anteriores e tomando os necessários dispositivos. Simultaneamente foram consolidadas as posições ocupadas.

12.2 A ENGENHARIA

Como nas fases defensivas anteriores à Engenharia coube, principalmente, a missão de "conservação e melhoramento das estradas". Encajou-se quasi que exclusivamente na execução desses trabalhos.. Esporadicamente realizava outro serviço: limpeza de minas ou preparo de um novo estacionamento para outra unidade.

Nos últimos dias desse período começou a tomar o dispositivo que deveria ter para a fase ofensiva das operações.

A 10 mudou o PC do Batalhão de Pianaccio para BELLARIA em L-575170.

13. A OFENSIVA DA PRIMAVERA (14 a 30 de Abril)

13.1 OS PLANOS PARA A OFENSIVA

Poucos dias antes de ser iniciada a ofensiva foi realizada uma conferência de todos cmts. de unidade, no QG do IV Corpo. Pelo documento então distribuído, pode-se tomar conhecimento de quais eram os planos para essa ofensiva. Do mesmo transcrevemos o trecho a seguir

" O 5º Exército deverá fazer o esforço principal do Grupo de Exércitos e atacar a D+3. O ataque será feito com os CORPOS lado a lado, a princípio sobre a estrada 64 e para desembocar no vale do PÓ, entre os rios PANARO e RENO, e capturar ou isolar BOLOGNA. O Esforço principal será do II CORPO. "

13.2 MISSÃO DA D.I.E.

DENTRO do IV CORPO as operações principais seriam desempenhadas pela 1ª Divisão BLINDADA e pela 10ª de MONTANHA. A nossa Divisão teria a missão de

" Manter a todo o custo as posições ocupadas e lançar reconhecimentos agressivos cobrindo o flanco W da 10ª de MONTANHA, estando em condições de aproveitar o êxito até o PANARO".

Deveria porém, no sub-setor do 11º R.I. melhorar " as suas posições com a posse da linha MONTESE-888-MONTELLIO e da região 747, partindo daí em aproveitamento do êxito, sobre BERTOCHI, RANOCCHIO e MONTESPECHIO "

13.3 EMPREGO DA ENGENHARIA

13.3 EMPREGO DA ENGENHARIA

As operações de MONTESE foram o início da nossa participação na ofensiva da primavera que, ocasionou o desbaratamento do inimigo levando-o para além do PANARO e o nosso consequente aproveitamento do êxito, o que constituiu uma avançada vitoriosa sem precedentes até o vale do RIO PÓ.

O emprego da ENGENHARIA e a atuação do nosso Batalhão pode ser acompanhada nos itens a seguir.

13.3.a A ORDEM GERAL DE OPERAÇÕES Nº 33, DA D.I.E. e as O.G.O seguintes.(P.C. em GAGGIO MONTANO, 13-IV-45)

Foi a seguinte a missão atribuída à ENGENHARIA:

- " - manter em estado de tráfego as estradas que ligam a a linha de resistência à estrada 1228, com esforço principal a NORTE de TAMBURINI,
- fazer o acompanhamento do 11º R.I. e do Esq.Rec. respetivamente em suas operações sobre MONTELO-MONTESE-747 e aproveitamento do êxito sobre o PANARO ".

Em consequência foi a seguinte a repartição das missões pelas Cias. do Btl. (O.G.O. de 131630-IV-45):

- 1a.Cia. - Manter-se em íntima ligação com o cmt. do quartelão do II/11ºR.I., de modo a estar sempre em condições de atender às necessidades do mesmo, em estradas ou em limpeza de minas;
- preparar a estrada CANEVACCIA-IL CERRO- MONTESE, para passagem do Esq.Rec. trabalho êsse incluindo a limpeza

de minas e reparaçãode estradas, devendo ser realizada após a ocupação de MONTESE pela Infantaria;

- fazer o acompanhamento do Esq. de Reconhecimento.

2a.Cia. - Manter-se em íntima ligação com o cmt. do sub-setor do 11º R.I. de modo a estar sempre em condições de atender às necessidades do mesmo em estradas ou em limpeza de minas;

- fazer o acompanhamento do 11º R.I.

3a.Cia. - continuar em reserva, em íntima ligação com os cmts. do 6º R.I. e do Esq. de Rec. devendo estar preparada para acompanhar as referidas unidades nas operações que deverão ser efetuadas mediante ordem.

Cia. Cmdo. e Serv. - continuar em suas atribuições normais."

Em 15 de Abril emitia a Divisão a sua O.G.O. nº 34, na qual atribuía a mesma missão à Engenharia. tendo em consequência continuado em vigor a O.G.O. nº 15 do B.E. A linha MONTESE - MONTEBUFONE - MONTELLO havia sido conquistada pelo 11º R.I. apesar da forte resistência que lhe ocasionou pesadas baixas.

A 16 recebia o B.E. a O.G.O. 35, dessa data, da D.I.E. A missão da Engenharia continuava. O 11º R.I. havia prosseguido no ataque tendo sido na noite de 15/16 substituído o seu III Btl. por outro do 6º R.I.

A 17 recebia o B.E. a O.G.O.36 dessa data, da D.I.E. na qual era atribuída nova missão à Engenharia:

" - manter em estado de tráfego as estradas que ligam a PR à estrada 1228, com esforço principal na CANEVACCIA-MONTESE;

- limpar de minas as zonas conquistadas de MONTESE."

Em consequência foram as seguintes as ordens particulares às Cias. (O.G.O. nº 16, de 18-1200 de Abril, do B.E.):

" 1a. Cia. - fazer o acompanhamento do Esq. de Rec. no aproveitamento do Êxito,

-manutenção em tráfego da estrada CANEVACCIA-MONTESE.

2a.Cia. - Continuar em ligação com o 11º R.I. devendo estar sempre preparada para atender aos pedidos de limpeza de minas no respectivo sub-setor e, em estradas, entre 1228 e a linha de resistência.

3a.Cia. - Fazer o acompanhamento do 6º R.I. nas operações ofensivas que deverá efetuar em combinação com a CIA. "A" do 760 Btl. de TANKS, americano.

Cia.Cmdo.e Serv. - sem alteração. "

A nossa Infantaria prosseguia apesar da resistência inimiga; como resultado das operações, manteve as posições ocupadas, conquistando novas posições no flanco I da Divisão. Suas baixas entre 15 e 18 atingiam a 331 homens, dos quais 20 mortos e 22 desaparecidos.

13.3.b A.O.G.O. nº 37, de 18-IV-45, da 1a.D.I.E.

A 19 recebia o B.E. a O.G.O. nº37 da D.I.E. A missão na mesma atribuída à Engenharia ainda era da mesma natureza: manutenção em tráfego das estradas, limpeza de minas em posições ocupadas e novos acompanhamentos à Infantaria. Textualmente dizia:

- William
Cattani*
- " - Manter em trafego as estradas que ligam a IR à estrada 1228, com esforço principal na CANEVACCIA-MONTESE, bem como a estrada 1228 entre os limites do setor da Divisão,
 - limpar de minas as zonas conquistadas na região de MONTESE,
 - fazer o acompanhamento da Infantaria e dos carros, no caso de ser determinado o aproveitamento do êxito na direção de ZOCCA e M.MAIOLO "

Esta ordem ampliava um pouco a missão da Engenharia. Em consequência da mesma surgiu a O.G.O. nº 17, de 191200-IV do B.E.:

- " 1a. Cia. - manter em trafego a estrada CANEVACCIA-MONTESE,
 - atender em proveito do sub-setor do 11º R.I. aos pedidos de limpeza de minas e estradas, entre 1228 a IR.
 - acompanhamento do 11º R.I. e Esq. Rec. na eventualidade de seu emprego em aproveitamento do êxito.
- 2a. Cia. - manutenção do trafego (inclusive eventuais reparações em pontes) na estrada 1228, entre ABETIA e BOCCA DEI RAVARI,
 - atender em proveito do sub-setor do 1º R.I. e quartelão do II/11º R.I., aos pedidos em limpeza de minas e estradas entre 1228 a IR.
- 3a. Cia. - atender em proveito do quartelão do I/6º R.I. aos pedidos em limpeza de minas e estradas entre a 1228 e a linha de resistência,
 - acompanhamento do 6º R.I. e carros de combate no aproveitamento do êxito, na eventualidade dessa operação.
- Cia. Cmdo. e Serv. - sem alteração. "

13.3.c A O.G.O. nº38, de 19-IV-45, da D.I.E.

As operações ofensivas continuavam. As informações mais recentes acusavam o seguinte: (B.I. nº167 de 200800-IV):

" Ocupada e mantida a faixa de uma largura média de 2km.

Atingida a linha RANOCCHIO - BERTOCCHI. "

A ultima ordem de operações recebida atribuia ainda à Engenharia missões da mesma natureza: estradas e minas. Dizia

"-Colocar em estado de trafego as principais estradas, particularmente as de MONTESE-CASELLANO e CASTEL D'AIANO-ZOCCA.

-Manter uma cia. no acompanhamento a cada R.I. "

Esta ordem de acompanhamento não teve oportunidade de ser executada, simplesmente porque, a partir desta data os acontecimentos se precipitaram rapidamente com a retirada do inimigo. Somente a 1a. Cia. de Engenharia poudo cumpri-la, mediante ordem particular do Batalhão, desdobrando-se afim de acompanhar o 6º R.I. de um lado e o Esquadrão de Reconhecimento do outro. Quanto às outras Cias. do B.E., designadas para acompanhar o 11º e 1º R.I. (2a. e 3a. Cias respetivamente), tiveram que concentrar seus esforços em profundidade, no eixo CASTEL D'AIANO-ZOCCA-VIGNOLA, onde as destruições deixadas pelo inimigo, bemcomo o movimento extraordinário de veículos ocasionado pelas nossas tropas em avanço, fizeram com que fossem dadas ordens particulares nesse sentido, afim de que a passagem dos transportes pudesse ser realizada de qualquer modo e com a maior urgência.

13.3.d. OBSERVAÇÕES SOBRE A ATUAÇÃO DA ENGENHARIA

As missões da ENGENHARIA foram cabalmente cumpridas, pros-
seguindo mesmo após o coroamento das operações da região de MONTE-
SE, principalmente quanto aos trabalhos em estradas e levantamen-
to de minas, desde 15 até 20 de Abril.

Durante a jornada de 15 de Abril, que se caracterizou pe-
la maior atividade da artilharia inimiga, o B.E. sofreu 10 bai-
xas, inclusive um oficial gravemente ferido.

No computo geral das operações da Engenharia, cumpre sa-
lienciar:

- as missões táticas de acompanhamento da Infantaria ou Carros ao combate,
- a detecção e o levantamento de minas nas linhas da fren-
te, para abrir passagem às tropas e ainda, muitas ve-
zes, para libertar feridos em terrenos cheios de arma-
dilhas,
- o preparo da estradas, principalmente das brechas aber-
tas pelo inimigo, debaixo da ação constante da sua arti-
lharia e morteiros.

Como exemplo dessas operações, citaremos:

1a. Cia. de Engenharia

A - Na abertura e reparação da estrada CANEVACCIA-MONTESE,
desde o início do ataque a esta localidade, foi digno de nota o
emprêgo de seu trator na primeira destruição da estrada, sob as
vistas e debaixo dos fogos da Artilharia inimiga, afim de que os
carros pudessem atingir os seus objetivos. O cabo CLITO MARTINS
WAGNER, tratorista, com grande destemor e muita noção do cumprimento
do dever, não cessou um só momento de trabalhar com sua enorme e
vulnerável máquina. Tanto assim que do P.O. do Gen. emt. da Di-

visão, em SASSOMOLARE, teve o snr. Gen. MASCARENHAS essa expressão: "São formidáveis esses americanos." Era porém a sua ENGENHARIA que trabalhava em proveito de tanks americanos que procuravam avançar para MONTESE. A brecha foi reparada em hora e meia de trabalho sob os fogos e vistas do inimigo.

B - No acompanhamento ao Esquadrão de Reconhecimento, que aliás se prolongou posteriormente no aproveitamento do êxito até o vale do PÓ, o 2º pelotão, sob o comando do TEN. PAULO LEAL, se houve com grande destemor e eficiência, tendo concorrido sobremodo para o ótimo resultado das operações efetuadas por aquela unidade motomecanizada. Quer marchando na frente dos nossos carros, dentro dos mesmos ou na sua esteira, os elementos do 2º Pel. de Engenharia viveram com bravura as operações do aproveitamento do êxito, retirando minas, reparando passagens e tomando parte nos combates.

2a. Cia. de Engenharia

No acompanhamento do 11º R.I., durante todos os dias em que duraram o ataque e a conquista de MONTESE e alturas vizinhas. O acompanhamento foi efetuado pelos pelotões NOVAIS e EDISON, respectivamente 5º e 6º, em apoio aos I e III Batalhões daquela unidade.

Nessa ação em que a Engenharia sofreu 6 baixas, cumpre ressaltar que

- o TEN. VINHAIS e seu pelotão foram os primeiros brasileiros a entrarem em MONTESE, onde passaram a noite ao lado de um pelotão do I/11º R.I., limpando as ruas e casas de minas e armadilhas deixadas pelo inimigo, havendo ainda alguns alemães ocultos dentro dessas casas,

*Alfonso
Coutinho*

- o 3º sgt. MARIO MULIER, valendo-se dos seus conhecimentos da lingua alemã, com grande espirito de iniciativa, com grande espirito de iniciativa, conseguiu juntamente com seus homens efetuar o aprisionamento de 7 soldados inimigos.

Dentro as missões cumpridas pela 2a. Cia. destacaremos:

A - No dia 15 de Abril, o 6º Pelotão, iniciado o ataque, designou uma turma que foi posta em acompanhamento a um pelotão de Infantaria, o primeiro dessa arma a entrar em MONTESE. Tendo se travado o combate sob forte bombardeio inimigo e sob forte fogo de armas automáticas, estes elementos foram envolvidos e empenhados em combate, juntamente com o pelotão atacante, tendo se portado de maneira magnifica, pois mesmo sob as vistas e os tiros inimigos, balisaram a passagem por fora dos campos minados existentes, por onde passaram os elementos que foram em reforço daquele pelotão. Todo o pessoal, tendo a frente o CABO BIBIANO efetuou trabalho notavel, que muito contribuiu para o bom êxito da operação. Dos 7 elementos que compunham esta turma, três foram feridos levemente (Sds. LIMA, JARDIM e ZANOL). À noite quando a turma foi rendida, conduziu 9 prisioneiros alemães feitos pela Infantaria.

B - Às 16 horas do dia 15, atendendo a pedido urgente, o sd. FIRMO SANTAROSA partiu sob o fogo inimigo em socôrro a dois oficiais que se encontravam dentro de um campo minado na região de MONTESE. Para isso atravessou sósinho três campos minados, sob bombardeio, abrindo uma faixa por onde foram socorridos um tenente médico que se achava retido no campo, um

tenente dentista gravemente ferido e diversas praças feridas, passagem esta usada posteriormente para evacuação dos feridos de MONTESE. O sd. FIRMO demonstrou grande coragem e desprendimento abrindo sósinho brechas em campos minados batidos pelo inimigo, afim de salvar vidas de camaradas que pereceriam si não fossem socorridos.

C - Na madrugada do mesmo dia quando elementos do Pelotão VINHAIS procediam a limpeza de uma casa de MONTESE, para a Infantaria, perceberam ruídos estranhos no porão da mesma, tendo o sargento MULLER, que fala bem alemão, verificado que se tratava de alemães. Usando de um estratagema falou-lhes em alemão, e, no meio do dialogo, ordenou-lhes que subissem de mãos para o ar, sinão levariam "bala". Na escuridão surgiu um alemão de mãos levantadas seguido logo após por seis outros. Foram apreendidos seus documentos, os quais foram pelo B.E. encaminhados à G-2. Os prisioneiros foram somados aos feitos pela Infantaria e por ela encaminhados à Policia Militar.

3a. Cia. de Engenharia

Dentre as missões cumpridas pela 3a. Cia. destacaremos:

A - No dia 15 o 8º pelotão fez o acompanhamento ao combate do III/6ºR.I., uma vez que este foi chamado a intervir nas operações que culminaram com a conquista de MONTESE. Neste dia este pelotão com suas turmas de mineiros juxtapostas às vanguardas da Infantaria, quando cumpria a missão de limpar de minas uma determinada faixa, sofreu 4 baixas: 3ºSgt. UGO GROTH, Cabo CONSTANTINO MIGUEL AJUZ, Sdls. WILSON JOSÉ MIRANDA e AMÉRICO DA SILVA BASTOS, todos vitimados por estilhaços de grana-

nas inimigas.

B - A operação sôbre MONTESE prosseguiu após a conquista da cidade visando então assegurar a posse do objetivo conquistado, no dia 16. Na manhã deste dia, o TEN. JULIO MURILLO MOSS, quando fazia a progressão com uma turma de mineiros para engaja-la a frente de uma Cia. de Fuzileiros na limpeza de minas, foi atingido por três estilhaços de granadas que o prostaram gravemente ferido; assim mesmo ainda rastejou cêrca de 30 metros para verificar o estado de seus homens e orientá-los a respeito da missão; foi então apanhado pelo motorista de seu jeep, sd FRANCISCO XAVIER ARGOELHO, que enfrentando o intenso bombardeio, num magnifico exemplo de abnegação e dedicação ao seu emt., conseguiu, com auxilio dos sds. GENESIO RAMOS BARROSO e EMILSON ALVES DE SA, recolher o seu tenente já sem fala. O 2º sgt. EGYDIO MARIANI assumiu ~~exatamente~~ imediatamente o comando do Pelotão, continuando no cumprimento da missão. Atravessando intensa barragem de fogo inimigo, conseguiu ainda manter articulada as diferentes turmas de mineiros, e com tal calma e propriedade de proceder se houve, que a ele se deve o pelotão não ter tido número maior de baixas. Foi a seguinte a referencia feita pelo B.E. nesta ocasião:

" Quanto ao tenente JULIO, ferido em pleno campo de batalha, no exato cumprimento do dever, êste comando várias vezes já teve a oportunidade de expender o seu conceito sôbre as belas virtudes militares e a extraordinária capacidade profissional deste ótimo oficial e neste momento entende que só a PATRIA agradecida o poderá recompensar pelo seu sacrificio. "

13.3. e EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES APÓS MONTESE

13.3.e EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES APÓS MONTESE

A 210000 emitia a Divisão a sua O.G.O. nº 40 na qual determinava à Engenharia

- " - abrir passagem com maior rapidez e manter os eixos de progressão da Divisão em tráfego, com esforço principal na estrada ZOCCA-GUILIA-VIGNOLA,
- estar preparada para atender à limpeza de campos de minas a serem determinadas pela Divisão. "

Todas as tres Cias. de Engenharia foram empenhadas no eixo principal da Divisão, incluindo tambem a variante CASTEL D'AIANO - ZOCCA (2a. Cia.) continuando apenas 1 pelotão da 1a. Cia. no acompanhamento ao Esquadrão de Reconhecimento.

Após a mudança do P.C. da Divisão para ZOCCA e do B.E. para CALIZZANO (dia 22-IV), as operações se realizaram mais rapidamente ainda, atingindo o vale do Pó. As Cias. de Engenharia receberam nessa data as seguinte missões:

- " 1a. Cia. - a partir de 221930, fazer parte do Destacamento de exploração do êxito, sob o cmdo, do CEL. NELSON DE MELLO, continuando um pelotão em acompanhamento ao Esq. Rec.
- 2a. Cia. - tomar a seu cargo a estrada 1228, entre BOCCA DEI RAVARI e ZOCCA, inclusive.
- 3a. Cia. - tomar a seu cargo a estrada 6423, ao N de ZOCCA."

A 24 de Abril já os P.C. da Divisão e do B.E se achavam em VIGNOLA, achando-se as estradas 1228 e 6423 nas melhores condições de tráfego possiveis para a rapidez do avanço, continuando entretanto os trabalhos de melhoramento do eixo, sem prejuizo da mudança dos acantonamentos mais para a frente.

A 27 de Abril o PC da D.I.E. se achava em MONTECCHIO e o do Btl. em MONTICELLI THERME. Nesta fase das operações teve o B.E. a honrosa oportunidade de cooperar na captura da 148 D.I. alemã e remanescentes da Divisão ITALIA. Esta cooperação em resumo consistiu no seguinte:

- acompanhamento ao Destacamento de perseguição, feito pela 1a. Cia. (- 1 Pel.)
- acompanhamento ao Esquadrão de Reconhecimento, por um pelotão da 1a. Cia.
- cessão de todos os meios disponiveis em transportes à INFANTARIA para o movimento rápido de suas unidades,
- recebimento e guarda dos elementos aprisionados da Div. 148 e Italia.

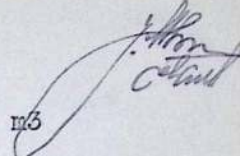
Outros trabalhos de menos importancia foram tambem realizados nesta fase. Assim:

- reconhecimento do Rio PÓ, em PIACENZA, para a construção provavel de uma ponte de equipagem,
- travessia descontinua do rio PÓ de uma Cia. do II/119 R.I., em CASTELVETRI, pela 3a. Cia.

13.4 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS REALIZADOS EM ABRIL

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	3.300 m
	- reparações	35.200 m
	- melhoramentos	3.660 m
	- conservação	131.400 m
	- movimento de terra	714 m3



	- empedramento	187 m3
Obras darte	- boeiros construidos	21
	- pontes construidas	4
	- pontes reparadas	4
	- muros de arrimo construidos	6
	- muros de arrimo reparados	2
	- passadeira construida	1

MINAS E DESTRUICÖES

Minas AC retiradas	1.635
Minas AP retiradas	408
Bubitraps retirados	63
Destruicöes preparadas	2
Cargas de destruicão retiradas	148

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO

Obstáculo AC construidos, (com 200 m2 totais)	6
---	---

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Pontos d'água instalados (L-136775 e 621471)	2
Volume d'água distribuido	3.862 m3
Unidades de banho instaladas	3
Volume d'água consumido	14.700 m3
Preparo de acantonamentos p/tropa	2
Preparo de um campo de pouso	1

MANUTENÇÃO DE VIATURAS

VIATURAS consertadas	58
soçcorridas	14

MISSÕES TÁTICAS

Acompanhamentos à Infantaria	5
Acompanhamento de Carros	4
Travessia descontínua do RIO PÓ	
(Cias. Fuz. transportadas)	2

OUTROS TRABALHOS

Reconhecimentos de ENGENHARIA	10
Distribuição de mapas e cartas	23.997

13.5 BAIXAS

Durante o mez de ABRIL o B.E. sofreu dez baixas, (feridos) em ação, nos combates de MONTESE, entre os quais um oficial gravemente ferido, que posteriormente foi evacuado para o BRASIL.

13.6 PRISIONEIRO

Durante o mez de ABRIL o B.E. fez 7 prisioneiros, todos na região de MONTESE, durante o ataque a esta localidade. Os prisioneiros foram feitos pela 2a.Cia.

Machado *Poon*
Cel. Inf

14. A FASE FINAL DA GUERRA (12 a 9 de Maio de 1945)

14.1 O INIMIGO

Com a capitulação da 148a. D.I. alemã, da DIVISÃO ITÁLIA e dos elementos independentes, extinguiram-se as forças inimigas ao Sul do rio Pó.

Ao NORTE do Pó estavam em curso os entendimentos para a capitulação da única força capaz de oferecer alguma temporária resistência ao avanço aliado - o 75º CORPO DE EXÉRCITO ALEMÃO-.

Era possível entretanto, que elementos esparsos de fascistas fanáticos perturbassem o movimento dos nossos comboios e de elementos isolados, com o fim de manter o sistema de guerrilhas preconizadas pelos nazi-fascistas.

14.2 MISSÃO DA D.I.E.

EM consequência dos exitos surpreendentes obtidos anteriormente que culminaram com desorganização completa do inimigo e sua rendição incondicional no território italiano, as últimas operações consistiram no aproveitamento dos sucessos conseguidos.

Em face da situação e das informações que se tinham sobre prováveis guerrilhas ou elementos dispersos, coube à Divisão brasileira

" Ocupar a região de ALESSANDRIA e estar preparada para progredir na direção N e NO. Estabelecer uma cabeça de ponte na margem N do rio Pó, na região de PIACENZA, afim de proteger particularmente a construção de uma ponte em suas vizinhanças. Continuar a ~~cortar~~ a retirada de elementos

inimigos vindos do SUL, na direção de PARMA e PIACENZA. *certid*
Eliminar quaisquer forças inimigas que fossem encontradas.
Estabelecer a ligação com a 92a. D.I. americana, na zona
de ALESSANDRIA. "

Para cumprimento de sua missão repartiu a Divisão
as suas tropas em três Grupamentos táticos, o 1º, o 11º e o
6º, correspondente aos R.I. divisionários. Cada um desses
grupamentos teve como tropa de ENGENHARIA, uma Cia. de Eng. do
B.E.

14.3 MISSÃO DA ENGENHARIA

Em resumo, a missão da ENGENHARIA desses grupamentos
consistiu no seguinte

" manter em trafego as estradas

nº9 - entre PARMA e PIACENZA

Nº10 - entre PIACENZA E ALESSANDRIA

Pela primeira vez durante toda a guerra recebia a ENGENHARIA uma missão de estradas, numa extensão grande, porém, onde pouco havia a executar. Os trabalhos executados foram de pequeno vulto e consistiram em reparações leves em 4 "by-pass" existentes nesse eixo.

É interessante porém salientar uma missão extra que recebeu a Engenharia do Grupamento nº 6 (2a. Cia.): transportar o 6º R.I. de COLLECHIO para S. POLO, vizinhanças de TORTONA, em seus caminhões. Esta missão foi cumprida, realizando-se o transporte nos dias 3, 4, 5 e 6 de Maio. A distancia entre TORTONA e COLLECHIO é da ordem de 200 km.

14.4 DESLOCAMENTOS

Neste periodo foram realizados os seguintes deslocamentos, todos, como sempre, com os proprios meios do B.E. :

Cia. Cndo. e E.M1 - de MONTICELLI THERME para VALENZA

1a. Cia. - de PIACENZA para PAVONE D'ALESSANDRIA

2a.Cia. - de QUATRO CASTELA Para COLLECHIO e
de COLLECHIO para PONTECURONE

3a. Cia. - de Sto. HILARIO para Sto. ANTONIO DE TREBBIA

Assinado
Boon
celant

15. O PERIODO IMEDIATO AO FIM DA GUERRA
(de 9 de Maio a 3 de Junho de 1945)

15.1 MISSÃO DA D.I.E.

A Divisão Brasileira continuou com a mesma missão porem bem mais reduzida em face absoluta de qualquer reação do inimigo ainda não aprisionado. Consistia em

" destruir ou capturar quaisquer forças inimigas
que permaneçam na área de ALIESSANDRIA - PIACENZA ".

A 9 dissolvia a Divisão seus tres grupamentos táticos, voltando em consequência, as 3 Cia. de Engenharia ao ambito do Batalhão.

15.2 MISSÃO DA ENGENHARIA

Com a terminação da guerra poucas foram as missões atribuidas a Engenharia. A rede de estradas da região de estacionamento da Divisão estava, pode-se dizer, em ótimas condições. Sòmente em uma ou outra detruição ou by-pass havia necessidade de melhoramento.

Passou a 10 - V,o Btl. a depender diretamente da Engenharia do IV CORPO para fins de trabalhos tecnicos. A missão atribuida então por êsse órgão superior de Engenharia ao nosso Batalhão pode ser resumida:

- manter em trafego os eixos rodoviaris no setor da D.I.E.
- fazer reconhecimentos de Engenharia na região ocupada pela D.I.E.
- observar os rios da região, informando sôbre a mudança brusca do nivel das águas.

15. 3 OS TRABALHOS REALIZADOS

Neste periodo, em face da missão atribuida ao EE pelo *J. Mon*
catand
IV CORPO, foram realizados reconhecimentos na rede de estradas em todo o setor da D.I.E., e remetidos relatórios diários ao mesmo IV CORPO informando da situação das mesmas.

Foi também feita a observação do RIO PÓ, em VALENZA (J-7816), onde estava instalado o PC do Batalhão, não tendo se manifestado variação no nível das águas que merecesse ser comunicada ao CORPO.

Os reconhecimentos feitos no setor da D.I.E. visaram também a localização de materiais de ENGENHARIA, quer propriamente materiais militares, quer materiais que pudessem ser empregados em trabalhos civis de construção. Assim foram assinalados:

- grande depósito de explosivos em OCIAMO E GIAROLE (J-7022), com cerca de 30 paiois ainda aproveitaveis,
- grande depósito de vigas metálicas, de diversas dimensões e perfis, em MEDE (J-8226),
- depósito italiano de material de equipagem de pontes em FRASCAROLLO ((J-8220),
- material de equipagem de pontes na margem do rio PÓ, em VALENZA, cerca de 2 km abaixo da ponte ferroviaria, constando de pontões em bom estado, (tipo meio-pontão) vigotas e pranchões,
- material de pontes de equipagem alemão, constante de pontões (meios), cavaletes, pranchões, vigotas, etc. cerca de 80% em bom estado, na região de BASCONE (K-

5123),

- necessidade de construção de uma BAILEY em (K4717) sobre a TORRENTE TIDONE.

Os trabalhos realizados nesse periodo foram os seguintes:

- reparação dos "by-pass" em J-9403, K-4717 e K-5717 todos sobre a estrada 10
- reparação da ponte sobre o SCRIVIA (J-9403)
- construção de uma ponte BAILEY, com 240', continua, em 4 lances, sendo dois de 70' e dois de 60', classe 40, tipo DS, na estrada 10, sobre o TIDONE, em (K-4717).

Convem salientar que esta foi a maior ponte construída pela ENGENHARIA do IV CORPO, e a última ponte BAILEY construída. Foi também a única ponte tipo DS, construção contínua, realizada pelo B.E.

Além dos trabalhos realizados por ordem do IV CORPO realizou ainda o B.E. mais os seguintes, por ordem da D.I.E.:

- remoção de um "road block" a entrada de VALENZA,
- limpeza de minas em local onde foram mortos pracinhas brasileiras, em L-1804. Os corpos foram desenterrados pelo Pelotão de Sepultamento. Estavam trapeados. Foram retiradas nessa ocasião 12 schumines e 63 stock mines. (Dias 21, 22 e 23-V),
- reconhecimento e limpeza de minas em CITADELLA, próximo a Alessandria, para instalação de um Depósito.

- direção do trabalho e fornecimento de material para uma ponte ferroviaria sôbre o FO, em VALENZA, trabalho êsse executado por prisioneiros alemães, originários de um batalhão de "PIONIER".

15.4 DESLOCAMENTOS

Durante êsse periodo foi feito o seguinte deslocamento: 3a.Cia., de STO.ANT.TREBBIA para SALLIE, no dia 16-V.

15.5 RESUMO NUMÉRICO DOS TRABALHOS REALIZADOS em MAIO de 1945

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	480 m
	- reparações	17.280 m
	- melhoramentos	780 m
	- conservação	3.900 m
	- movimento de terra	108 m ³
	- empedramento	15 m ³
Obras darte	- Bailey construidas	1
	- pontes reparadas	2
	- murros de arrimo rep.	2

MINAS E DESTRUIÇÕES

Minas AP retiradas	75
--------------------	----

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Ponto d'água instalado	1
Volume d'água distribuido	2.102 m ³
Unidade de banho instalada	2

Volume d'água consumido

8.402 m³

MANUTENÇÃO DE VIATURAS

Viaturas consertadas

58

Viaturas socorridas

14

OUTROS TRABALHOS

Reconhecimentos de ENGENHARIA

12

Mapas e cartas distribuidos

520

Assinado *Por*
Calmeida

16. O PERIODO FINAL DO B.E. NA ITALIA. REGRESSO AO BRASIL (12-VI a 25-VII) *Alfonso*
16.1 O DESLOCAMENTO PARA FRANCOLISE

Nos fins do mez de Maio o B.E. via-se desobrigado pelo IV CORPO das missões que êste lhe havia atribuído, em face do proximo deslocamento da D.I.E. para a região de FRANCOLISE, no Sul da ITALIA, onde deveria aguardar seu embarque para o BRASIL.

A 12 de Junho recebia o B.E. a ordem de alerta para seu deslocamento para FRANCOLISE. Para êsse deslocamento foi organizado o seguinte plano:

- 1º comboio, partida dia 4-VI, constituido por três colunas a saber: 1a. - elementos da Cia . Cmdo.
(S-2, S-3, parte S-1 e parte S-4, 1 equipe manut.)
num total de 10 viaturas
2a. - a 2a. Cia. de Eng., completa,
num total de 21 viaturas
3a. - a 3a. Cia de Eng., completa
num total de 20 viaturas.
- 2º comboio, partida a partir de 12, constituido por 2 colunas, a saber: 1a. - restante Cia. Cmdo. e E.M.
2a. - 1a. Cia. de Eng., completa

A viagem desses comboios até FRANCOLISE deveria ser feita em três etapas: VALENZA -LIVORNO (via Genova), LIVORNO- CIVITA VECCHIA (pela estrada 1) e CIVITAVECCHIA - FRANCOLISE (pelas estradas 1 e, após ROMA, estrada 7). Cada uma destas etapas

medias respectivamente 285, 240 e 285 kms e o percurso total 805 km. *Handwritten signature and initials*

Os deslocamentos se processavam normalmente. No 2º comboi ocorreu acidente com o trator da 1a. Cia., ocasionando ferimentos em duas praças do B.E. A chegada a FRANCOLISE deu-se como havia sido prevista, dia 6, às 1700 para o 1º comboio e dia 14 às 2200 para o 2º comboio.

16.2 OS TRABALHOS REALIZADOS EM FRANCOLISE

Mal haviam chegado os primeiros elementos de Engenharia a FRANCOLISE, foi pelo cmt. da área de estacionamento atribuída as seguintes missões ao B.E.:

- " - providenciar a partir de 080800 o plano de distribuição e montagem de barracas para I/6ºR.I., na área 2,
- entrar em entendimentos com a Engenharia americana do 357 th Engr. para cooperar na construção de "mess-hall" e banheiros. "

Após a instalação de seus homens nos dias 6, 7 e 8, e montagem de barracas piramidais para todo o Btl. foram os elementos chegados empregados em trabalhos de montagem de barracas piramidais e construção de "mess-hall" de madeira, com base em concreto. Nesses trabalhos viu-se empregado todo o Btl., , com exceção da 1a. Cia. Os trabalhos executados foram, em resumo:

- montagem de 510 barracas piramidais
- construção de bases de concreto para 5 "mess-hall"
- levantamento das paredes (madeira) de 2 mess-hall

- operação das bombas d'água na área de estacionamento
(seis bombas d'água)
- manutenção das viaturas

16. 3 RECOLHIMENTO DAS VIATURAS

A 1^a de Junho teve início o recolhimento das viaturas do Btl. à P.B.S. americana que deveria providenciar o seu embarque para o BRASIL, após seu recondicionamento.

16.4 EMBARQUE PARA O BRASIL

A 8 de Julho embarcava em NAPOLES, no navio transporte americano "GENERAL MEIGHS", o 1^o escalão do B.E., constituído pela 1^a Cia. de Engenharia e por elementos da Cia. de Cmdo. e Serviços, - o mesmo escalão que havia embarcado para a ITALIA em primeiro lugar. Após uma viagem realizada em ótimas condições, chegava ao porto do RIO DE JANEIRO, no dia 19-VII.

A 25 do mesmo mez, sahia de NAPOLES o 2^o escalão do B.E. constituído pelas 2^a. e 3^{as}. Cias. de Eng. e o restante da Cia. de Cmdo. e Serviços. O cmdo. e E.M. do Btl. também acompanhavam esses elementos. O transporte era o navio brasileiro D. PEDRO II, que sahindo de NAPOLES a 25-VII- atingia RECIFE a 9-VIII e o RIO DE JANEIRO a 13 de Agosto.

A chegada ao RIO DE JANEIRO, pode-se dizer, foi o marco final da nossa campanha.

Assinado
cel. ant

17. RESUMO GERAL DOS TRABALHOS REALIZADOS PELO 9º B.E.

COMUNICAÇÕES

Estradas	- construção	17.436 m
	- reparação	130.150 m
	- melhoramentos	36.480 m
	- conservação	661.995 m
	- mov. de terra	6.950 m ³
	- empedramento	3.001 m ³
	- reparação de brechas	87
	com	5.000 m ²
	- desobstrução de tunel	1
	- boeiros construídos	95
Obras d'arte	- BAILEY construídas	12
	reparadas	2
	- Ponte circ.construída	6
	reparada	12
	- Muro de arrimo construído	6
	reparado	6
	- Passadeira de circunst.const.	1

MINAS E DESTRUIÇÕES

Detecção de estradas	20.000 m
Minas AC retiradas	3.200
colocadas	1.566
Minas AP retiradas	1.749
colocadas	39

MINAS E DESTRUIÇÕES (cont.)

Bubi-traps retirados	188
colocados	102
Destruições projetadas	15
preparadas	16
realizadas	1
Cargas destruição retiradas	189

ORGANIZAÇÃO DO TERRENO

Abrigo para PO construídos	2
Abrigo para PC-construído	1
-reforçado	1
Obstáculos AC construídos (área média 40 m ²)	7
Réde de arame colocadas (em estradas)	500 m ²

INSTALAÇÕES DIVERSAS

Pontos d'agua operados	14
Volume d'agua distribuído	14.746 m ³
Unidades de banho instaladas	7
Volume d'água distribuído(consumo)	44.294 m ³
Preparo de acantonamento	11
Instalações elétricas em outras unidades	25
Campo de pouso	1

MANUTENÇÃO

Viaturas consertadas	492
Viaturas socorridas	367
Máquinas consertadas	35

MISSÕES TÁTICAS

Acompanhamentos à INFANTARIA	14
Acompanhamentos aos CARROS	7
Travessia de cursos d'água	2

OUTROS TRABALHOS

Reconhecimentos de Engenharia	56
Tranway operado	1
Levantamento do cemitério brasileiro	1
Policiamento do tráfego durante o ataque	1
Construção de depósito de areia	1
Remoção de escombros de prédio destruído	1
Mapas e cartas distribuídos	31.533
Montagem de barracas 10 praças	510

BAIXAS

Mortos	8
Feridos	34
Desaparecidos	0

PRISIONEIRO FEITO

13

Fachado R. P. P.
Clair